



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 14 de julho de 2023
(OR. en)

**Dossiê interinstitucional:
2023/0266(COD)**

**11821/23
ADD 3**

**TRANS 312
CLIMA 355
CODEC 1370
IA 185**

NOTA DE ENVIO

de: Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora

data de receção: 12 de julho de 2023

para: Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia

n.º doc. Com.: SWD(2023) 442 final

Assunto: DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO
RESUMO DO RELATÓRIO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO que
acompanha o documento Proposta de Regulamento do Parlamento
Europeu e do Conselho relativo à contabilização das emissões de
gases com efeito de estufa dos serviços de transporte

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento SWD(2023) 442 final.

Anexo: SWD(2023) 442 final

Estrasburgo, 11.7.2023
SWD(2023) 442 final

DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO
RESUMO DO RELATÓRIO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO

[...]

que acompanha o documento

Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho
relativo à contabilização das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de
transporte

{COM(2023) 441 final} - {SEC(2023) 441 final} - {SWD(2023) 440 final} -
{SWD(2023) 441 final}

Ficha de síntese

Avaliação de impacto sobre a iniciativa relativa ao quadro CountEmissions EU

A. Necessidade de agir

Qual o problema e por que motivo tem dimensão europeia?

As metodologias de contabilização das emissões de gases com efeito de estufa (GEE) são utilizadas em vários setores económicos, nomeadamente os transportes, para gerar dados sobre as emissões produzidas por atividades específicas de empresas e pessoas. As empresas e os consumidores procuram mais transparência relativamente à forma como os serviços de transporte são organizados e prestados, estando a aumentar a procura de serviços que atenuam os danos para o clima. A prestação de informações claras sobre as emissões de GEE permite que os clientes façam escolhas mais eficientes e influencia as decisões comerciais das entidades que prestam serviços de transporte no mercado. No entanto, para comparar vários serviços de transporte de forma justa, transparente e significativa, os dados sobre as emissões devem ser exatos e fiáveis.

Atualmente, existe um vasto leque de normas, metodologias, ferramentas de cálculo e bases de dados de valores por defeito de emissões disponíveis na UE e a nível internacional. Estas diferentes ferramentas produzem dados desiguais e incomparáveis sobre as emissões de GEE que criam confusão, tanto para o setor como para as pessoas, dificultando a capacidade dos utilizadores para fazerem escolhas de transporte e tomarem decisões comerciais informadas. Além disso, os organizadores e operadores de serviços de transporte carecem de incentivos suficientes para calcular e divulgar dados sobre as emissões de GEE dos seus serviços e os utilizadores carecem de informações exatas. Tal deve-se à relutância em divulgar informações comerciais sensíveis, à complexidade e aos custos aparentes da quantificação dos dados sobre as emissões de GEE a nível dos serviços de transporte e à falta de confiança nos valores das emissões partilhados no mercado.

Quais são os resultados esperados?

A presente iniciativa procura superar os obstáculos ao fornecimento da contabilização clara e harmonizada das emissões de GEE e à sua adoção no mercado dos transportes, através da criação de um quadro comum e de regras específicas. Este quadro incentivará a mudança de comportamentos tanto das empresas como dos utilizadores para reduzir as emissões de GEE e tornar os serviços de transporte mais eficientes.

Por um lado, o objetivo da iniciativa é assegurar que os dados sobre as emissões de GEE são comparáveis, fornecendo aos operadores e utilizadores uma metodologia de referência comum e um conjunto harmonizado de dados de entrada. Por outro lado, visa incentivar a adoção da contabilização das emissões de GEE dos serviços de transporte nas práticas comerciais, fornecendo ferramentas de cálculo fiáveis, um sistema de verificação comum e orientações sobre a forma de aplicar o quadro.

Qual é o valor acrescentado da ação a nível da UE (subsidiariedade)?

Ao estabelecer regras harmonizadas para a contabilização das emissões de GEE dos serviços de transporte, a iniciativa incentiva as empresas a calcular as emissões e proporciona a oportunidade de alinhar os dados sobre as emissões de GEE entre os modos de transporte e as redes nacionais. Este nível de harmonização, que abrange sobretudo as escolhas metodológicas, os dados de entrada e as regras comuns de verificação, não pode ser eficazmente alcançado pelos Estados-Membros atuando individualmente.

A iniciativa relativa ao quadro CountEmissions EU foi concebida como um elemento facilitador para a Comunidade dos Transportes com vista a facilitar a transição ecológica. Ao assegurar uma maior transparência sobre o desempenho dos serviços de transporte em termos de emissões e ao apoiar a utilização de dados sobre as emissões de GEE pelos consumidores para fazerem escolhas específicas em matéria de transporte, tal ajudará a criar incentivos à utilização de soluções mais sustentáveis e à inovação na rede europeia de transportes.

B. Soluções

Quais são as várias opções para alcançar os objetivos? É dada preferência a alguma delas? Em caso negativo, por que razão?

A Comissão analisou seis opções políticas numa avaliação de impacto. Todas as opções propõem soluções para os problemas identificados, mas variam em termos de âmbito das ações previstas a

nível da UE:

- A opção 1 inclui uma metodologia de cálculo abrangente baseada na norma ISO 14083¹, um sistema centralizado para os dados de entrada e uma única ferramenta de cálculo das emissões de GEE criada a nível da UE. Também propõe a verificação obrigatória e que o quadro seja aplicável a todos os organismos envolvidos nos serviços de transporte.
- A opção 2 inclui uma metodologia mais favorável fornecida pela norma mundial ISO 14083², associada a regras de aplicabilidade e verificação totalmente voluntárias. Tal como a opção 1, a opção 2 inclui bases de dados centralizadas para os dados de entrada e uma única ferramenta de cálculo das emissões de GEE.
- As opções 3, 4 e 5 têm caráter vinculativo de adesão voluntária para a utilização do quadro CountEmissions EU, o que implica que o quadro comum só é aplicável aos organismos que optem por calcular e divulgar dados sobre as emissões de GEE relacionadas com os serviços de transporte. Também adotam uma abordagem semicentralizada para os dados de entrada, para que, em determinadas condições, possam ser utilizadas bases de dados externas (exceto no âmbito da opção 5, com bases de dados da UE plenamente centralizadas) e conferem flexibilidade ao permitirem que terceiros forneçam ferramentas de cálculo das emissões de GEE. Estas opções diferem em termos de escolha metodológica, ou seja, a norma ISO 14083 atualizada para a opção 3, a norma ISO 14083 integral para a opção 4 e as regras de categorização da pegada ambiental de produtos³ para a opção 5.
- A opção 6 inclui um conjunto de medidas políticas quase idêntico ao da opção 4, com a ressalva de que o regulamento seria obrigatório para todas as entidades envolvidas na prestação ou organização de serviços de transporte.

Todas as opções esperam produzir um aumento da adoção da contabilização das emissões em relação ao cenário de base.

Na sequência da avaliação, a Comissão identificou a opção 4 como a opção preferida. É a que assegura o melhor equilíbrio entre os objetivos a concretizar e os custos globais.

Quais são as perspetivas dos vários intervenientes? Quem apoia cada uma das opções?

As partes interessadas aprovaram amplamente a relevância dos problemas identificados e concordaram com os objetivos. Deram um contributo útil para o cálculo do cenário de base para a adoção da contabilização das emissões de GEE e contribuíram para o desenvolvimento e a avaliação das medidas e opções políticas pertinentes. Em resposta à pergunta sobre a metodologia de referência comum para o cálculo das emissões, a maioria das partes interessadas referiu abordagens de contabilização das emissões de GEE existentes ou emergentes, em especial as que têm um âmbito mundial para o cálculo das emissões.

No que diz respeito aos dados de entrada, as partes interessadas sugeriram que a UE deveria promover a utilização de dados primários e criar um ambiente comum de valores por defeito que pudessem ser utilizados se esses dados não estivessem disponíveis ou acessíveis. Também manifestaram a necessidade de orientações harmonizadas sobre a forma de aplicar o quadro em segmentos específicos do setor dos transportes, para assegurar a sua compreensão uniforme em várias partes da cadeia de transportes. Os inquiridos reiteraram a necessidade de um sistema específico de verificação dos dados e processos de cálculo das emissões, não obstante a manifestação de reservas pelas partes interessadas, especialmente pelas PME, sobre os encargos administrativos e custos associados. No que diz respeito à aplicabilidade, embora algumas partes interessadas tenham considerado que um requisito obrigatório seria o mais eficaz para criar condições de concorrência equitativas, de um modo geral acharam que a abordagem de adesão voluntária era a mais viável e eficiente.

¹ Utilizando a metodologia prevista na norma ISO 14083 (baseada nas emissões de gases com efeito de estufa do poço às rodas provenientes tanto da utilização de veículos como do fornecimento de energia de veículos), com componentes adicionais e maior precisão.

² Em abril de 2023, o Comité Europeu de Normalização transpôs a norma ISO 14083 para a norma europeia EN ISO 14083. A presente iniciativa refere-se à versão europeia da norma.

³ Abordagem de uma avaliação integral do ciclo de vida das emissões de GEE geradas pela produção, distribuição, utilização e desmontagem de veículos.

Os Estados-Membros formularam poucas opiniões na consulta, mas as respostas recebidas demonstraram um apoio geral à lógica e aos objetivos da iniciativa.

C. Impactos da opção preferida

Quais as vantagens da opção preferida (se existem vantagens, caso contrário quais as vantagens das principais opções)?

Entre os benefícios diretos contam-se a redução dos custos totais da energia de 2,4 mil milhões de EUR, expressos em valor atual, ao longo do período de 2025-2050, em relação ao cenário de base. Além disso, estima-se que a presente iniciativa conduza a uma redução dos custos externos das emissões de GEE de 674 milhões de EUR, das emissões de poluentes atmosféricos de 163,5 milhões de EUR e a reduções relacionadas com os acidentes rodoviários no valor de 47 milhões de EUR. Por conseguinte, os benefícios totais da opção preferida ascenderiam a 3,9 mil milhões de EUR em relação ao cenário de base, ao passo que os benefícios líquidos ascenderiam a 2,4 mil milhões de EUR em relação ao cenário de base, expressos em valor atual, ao longo do período de 2025-2050.

Estes impactos resultam sobretudo da mudança de comportamentos para aumentar a utilização de meios de transporte mais sustentáveis e para otimizar as viagens.

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

Os custos da opção preferida são estimados em 1,5 mil milhões de EUR, para além dos custos de referência, ao longo do período de 2025-2050 (valor atual líquido, com uma taxa de desconto de 3 %).

Os custos adicionais da opção preferida recairão principalmente sobre as empresas envolvidas na prestação de serviços de transporte que optem, ou sejam obrigadas, a quantificar e a partilhar dados sobre as emissões de GEE. Uma parte importante dos custos totais está associada à fase de arranque, à mudança e ao funcionamento da metodologia de referência comum (norma ISO 14083). Embora os custos unitários das atividades de verificação e das ferramentas de cálculo sejam inferiores aos custos de referência correspondentes, também implicarão custos adicionais, devido ao aumento da adoção da contabilização das emissões de GEE no setor dos transportes.

A Agência Europeia do Ambiente incorrerá em custos na criação e manutenção das bases de dados da UE exigidas pela presente iniciativa e na realização dos controlos da qualidade das bases de dados externas, conforme necessário para integrar essas bases de dados externas no quadro harmonizado para a contabilização das emissões.

Outras partes interessadas (associações do setor empresarial, institutos nacionais de estatística, organismos nacionais de acreditação, criadores de ferramentas de cálculo) suportarão custos comparativamente mais baixos.

Quais são os efeitos para as PME e a competitividade?

Espera-se que a opção preferida reduza os obstáculos para as PME relativos à contabilização das emissões de GEE dos serviços de transporte, nomeadamente através do fornecimento de uma metodologia única, de um quadro comum para os dados de entrada e de orientações para harmonizar a aplicação da iniciativa no mercado. O carácter quase voluntário da iniciativa e a isenção da obrigação de verificar os dados e os processos de cálculo das emissões de GEE evitarão impactos económicos adversos nas PME, especialmente em termos de encargos administrativos e custos.

Dado que as PME representam a grande maioria dos organismos afetados pelo presente regulamento, espera-se que obtenham a parte mais significativa dos benefícios totais decorrentes da redução dos custos da energia estimados no âmbito da opção política preferida, que ascendem a 2,3 mil milhões de EUR. Os custos totais para as PME são estimados em 1,4 mil milhões de EUR em relação ao cenário de base. Ambos os valores são expressos em valor atual ao longo do período de 2025-2050.

Por conseguinte, espera-se que a presente iniciativa gere benefícios líquidos globais para as PME estimados em 0,9 mil milhões de EUR, em relação ao cenário de base, ao longo do período de 2025-2050.

Haverá impactos significativos nos orçamentos e para as administrações públicas nacionais?

A maioria dos organismos nacionais de acreditação e dos institutos nacionais de estatística que

seriam afetados pelo presente regulamento dependem de financiamento público. Dado que se espera que suportem apenas uma parte pouco significativa dos custos associados à aplicação da iniciativa, prevê-se que esta tenha um impacto muito limitado nos orçamentos nacionais.

Haverá outros impactos significativos?

A opção preferida resultará numa poupança de 5,6 milhões de toneladas de emissões de GEE em relação ao cenário de base, ao longo do período de 2025-2050. Esta poupança resulta sobretudo da mudança de comportamentos para aumentar a utilização de opções de transporte mais sustentáveis e das mudanças para otimizar as viagens. Também se espera que tenha impactos positivos na qualidade do ar, na competitividade, na inovação, no funcionamento do mercado interno e na digitalização do setor dos transportes.

Proporcionalidade

A opção preferida oferece o conjunto de medidas mais equilibrado para concretizar o objetivo político global. Prevê a utilização da norma ISO 14083, permite a participação de terceiros no fornecimento de dados de entrada e de ferramentas de cálculo e estabelece requisitos proporcionais em matéria de verificação dos dados (isentando as PME). Além disso, ao permitir que os utilizadores optem por aplicar o quadro harmonizado, limita os requisitos vinculativos às entidades que optem por quantificar e partilhar dados sobre as emissões de GEE dos serviços de transporte, criando simultaneamente condições de concorrência equitativas para a contabilização das emissões e tornando os dados sobre emissões mais comparáveis entre os diferentes modos e segmentos de transporte.

D. Acompanhamento

Quando será revista a política?

O regulamento será avaliado cinco anos após a sua entrada em vigor, ou seja, após a adoção da proposta e do direito derivado que estabelece regras pormenorizadas.