



Conselho da  
União Europeia

Bruxelas, 17 de fevereiro de 2023  
(OR. en)

6539/23

---

---

**Dossiê interinstitucional:  
2023/0042 (COD)**

---

---

**CLIMA 82  
ENV 147  
TRANS 63  
MI 122  
CODEC 208  
IA 23**

## **PROPOSTA**

---

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	15 de fevereiro de 2023
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2023) 88 final
Assunto:	Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera o Regulamento (UE) 2019/1242 no respeitante ao reforço das normas de desempenho em matéria de emissões de CO <sub>2</sub> dos veículos pesados novos e à inclusão de obrigações de comunicação de informações e que revoga o Regulamento (UE) 2018/956

---

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2023) 88 final.

---

Anexo: COM(2023) 88 final



Estrasburgo, 14.2.2023  
COM(2023) 88 final

2023/0042 (COD)

Proposta de

**REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**que altera o Regulamento (UE) 2019/1242 no respeitante ao reforço das normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados novos e à inclusão de obrigações de comunicação de informações e que revoga o Regulamento (UE) 2018/956**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SEC(2023) 100 final} - {SWD(2023) 88 final} - {SWD(2023) 89 final}

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### 1. CONTEXTO DA PROPOSTA

#### • Razões e objetivos da proposta

A [Lei Europeia do Clima](#), um dos principais elementos do [Pacto Ecológico Europeu](#) que firma o empenho da Comissão em dar resposta aos desafios climáticos e ambientais, consagra na legislação o compromisso da UE de alcançar a meta de neutralidade climática até 2050 e de reforçar a ambição intermédia, estabelecendo a meta de, até 2030, reduzir as emissões líquidas de gases com efeito de estufa em, pelo menos, 55 %, em comparação com os níveis de 1990. Esta evolução está em consonância com o compromisso da UE em matéria de ação climática ao abrigo do Acordo de Paris. A crise relacionada com a invasão da Ucrânia pela Rússia reforça as razões para reduzir a dependência da UE em relação aos combustíveis fósseis, como enfatizado no [plano REPowerEU](#), aplicando medidas destinadas a poupar energia, diversificar o aprovisionamento, substituir os combustíveis fósseis e concretizar investimentos e reformas inteligentes em todos os setores económicos.

O transporte rodoviário, em particular, é responsável por um quinto das emissões de gases com efeito de estufa na UE e as emissões que gera apresentam uma tendência de crescimento. Tendo em conta que o transporte rodoviário é também responsável por um terço do consumo de energia final na UE, as razões para transitar para a [mobilidade de emissões nulas](#) são ainda mais fortes e evidentes, com vista a reduzir a dependência energética da UE de forma tão rápida quanto possível. A este respeito, o plano REPowerEU salienta a necessidade de reforçar as economias de energia e a eficiência energética no setor dos transportes e de acelerar a transição para veículos com nível nulo de emissões, combinando a eletrificação e o hidrogénio renovável para substituir os combustíveis fósseis.

A fim de cumprir estas metas climáticas reforçadas, a Comissão adotou em julho de 2021 um abrangente [pacote de propostas políticas coerentes](#) no âmbito do [pacote Objetivo 55](#).

Os transportes são igualmente responsáveis por mais de dois terços das emissões de NO<sub>x</sub> e representam uma percentagem significativa (cerca de 10 % ou mesmo mais) das emissões totais de outros poluentes. O transporte rodoviário, em particular, continua a representar uma percentagem significativa das emissões de todos os principais poluentes atmosféricos (com exceção dos SO<sub>x</sub>).

Na ausência de novas medidas, este setor não dará um contributo suficiente para os objetivos climáticos e de poluição zero para 2030 e 2050 nem para a redução da dependência energética da UE. Os cenários estratégicos nos quais se baseiam o plano para a Meta Climática e o pacote Objetivo 55 mostram que é necessário reforçar a ambição para reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados, a par de políticas que visem melhorar os sistemas de transporte de mercadorias, incluindo a transferência modal.

O setor dos veículos pesados (HDV) é responsável por mais de um quarto das emissões de gases com efeito de estufa do transporte rodoviário na UE e por mais de 6 % das emissões totais desses gases na UE. Em 2019, as emissões de gases com efeito de estufa provenientes de veículos pesados foram 44 % mais elevadas do que as emissões do transporte aéreo e 37 % mais elevadas do que as emissões do transporte marítimo.

Globalmente, a indústria automóvel é fundamental para a economia da União, representando mais de 7 % do PIB da UE e empregando 14,6 milhões de europeus — direta ou indiretamente, nas áreas de fabrico, vendas, manutenção, construção, transportes e serviços de transporte. A UE é um dos maiores produtores mundiais de veículos a motor e demonstra liderança tecnológica neste setor. O investimento da UE em investigação e desenvolvimento

no setor automóvel ascende a 60 900 milhões de EUR por ano. A importância do setor dos veículos pesados na indústria automóvel é significativa, estando situados na UE muitos locais de produção importantes de veículos pesados. Embora o número de veículos pesados novos produzido anualmente na UE (500 000 unidades) seja bastante inferior ao número de automóveis nela produzido, o valor acrescentado por unidade produzida é significativamente superior nos veículos pesados.

O setor automóvel está a passar por uma transformação estrutural significativa, incluindo alterações ao nível das tecnologias limpas e digitais, em especial a transição de motores de combustão interna para tecnologias com emissões reduzidas ou nulas e a crescente conectividade dos veículos. A ambição deve consistir em capacitar o setor automóvel para que continue a liderar as tecnologias do futuro, reforçando esse papel.

As **normas de emissões de CO<sub>2</sub>** dos veículos pesados são determinantes para a redução das emissões de CO<sub>2</sub> no setor. O **objetivo geral** da presente proposta consiste em definir novas normas de emissões para reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> e contribuir para a transição rumo à mobilidade de emissões nulas no contexto mais geral da ambição climática reforçada da UE para 2030 e da neutralidade climática da UE até 2050.

A proposta tem **três objetivos específicos**. O primeiro consiste em **reduzir as emissões de CO<sub>2</sub>** dos veículos pesados com uma boa relação custo-eficácia, em consonância com os objetivos climáticos da UE e contribuindo para o reforço da segurança energética da UE. Considerando que as normas de emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados não surtem um efeito imediato em termos de redução das emissões do parque automóvel, e tendo em conta a dinâmica da renovação da frota, é importante adotar medidas de forma célere, para garantir a consecução do objetivo a longo prazo.

O segundo objetivo específico consiste em proporcionar aos **operadores e utilizadores europeus de transportes**, a maior parte dos quais são PME, os benefícios decorrentes de uma maior disponibilidade de veículos mais eficientes em termos energéticos. As normas de desempenho dos veículos pesados em termos de emissões de CO<sub>2</sub> induzem os fabricantes a aumentar a oferta de veículos com nível nulo de emissões, permitindo que os consumidores possam beneficiar de modelos de veículos sem emissões a preços mais acessíveis e de significativas economias de energia decorrentes da utilização desse tipo de veículos, reduzindo assim o custo total da propriedade dos mesmos.

O terceiro objetivo consiste em reforçar o papel de **liderança que a indústria da UE desempenha ao nível tecnológico e da inovação**, canalizando investimentos para as tecnologias de emissões nulas. Apesar do êxito do setor automóvel no desenvolvimento e fabrico de tecnologias avançadas de veículos a motor de combustão interna e na comercialização das mesmas a nível mundial, é necessário que o setor automóvel canalize cada vez mais os investimentos para tecnologias sem emissões, de modo a desempenhar um papel de liderança na transição em curso a nível mundial para uma mobilidade de emissões nulas.

- **Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial**

Esta iniciativa está estreitamente interligada com as propostas adotadas no âmbito do pacote Objetivo 55.

Ao reduzirem as emissões do transporte rodoviário, as normas de emissões de CO<sub>2</sub> apoiam claramente os Estados-Membros na consecução das metas respetivas decorrentes do Regulamento Partilha de Esforços. Uma vez que incentivam a eletrificação dos veículos, essas normas contribuem tanto para as metas de eficiência energética como para a meta de utilização de energia de fontes renováveis, dado constituírem também uma via complementar

para a utilização desse tipo de energia. A proposta acompanha igualmente as propostas da Conferência sobre o Futuro da Europa, nomeadamente as propostas 3 e 4 sobre as alterações climáticas, a energia e os transportes, que enfatizam explicitamente a necessidade de reduzir a dependência do petróleo e do gás e de fomentar a utilização de veículos elétricos, bem como os investimentos nas indispensáveis infraestruturas de carregamento.

Existem complementaridades evidentes entre as normas de emissões de CO<sub>2</sub> e o comércio de licenças de emissão no caso dos edifícios e do transporte rodoviário. As normas estabelecem requisitos para os fabricantes de veículos no que diz respeito às frotas de veículos novos destes últimos, conduzindo ao fornecimento de mais veículos com baixo consumo de combustível e com nível nulo de emissões. O alargamento do comércio de licenças de emissão diz respeito à utilização de combustível em todo o parque automóvel, o que pode aumentar a procura tanto de veículos com baixo consumo de combustível como de veículos com nível nulo de emissões, facilitando assim o cumprimento dos objetivos de eficiência dos fabricantes de veículos em termos de emissões de CO<sub>2</sub>.

As normas de emissões de CO<sub>2</sub>, que promovem a disponibilização no mercado de novos veículos com nível nulo de emissões, constituem também uma medida complementar da Diretiva Energia Renováveis, que incentiva a adoção de combustíveis renováveis e hipocarbónicos para os veículos da frota equipados com motor de combustão.

Existem também importantes sinergias entre as normas de emissões de CO<sub>2</sub>, o sistema de comércio de licenças de emissão (CELE) reforçado e a Diretiva Energias Renováveis. O sistema de comércio de licenças de emissão e a Diretiva Energias Renováveis impulsionarão a descarbonização da produção de energia, fazendo com que os veículos com nível nulo de emissões, graças ao incentivo das normas de emissões de CO<sub>2</sub>, sejam progressivamente alimentados por energia de fontes renováveis, alcançando assim a descarbonização de todas as emissões, do poço à roda.

Existem igualmente sinergias importantes com a proposta sobre a homologação de veículos de acordo com a norma Euro 7 relativa a emissões, assegurando que todos os veículos sejam tão limpos quanto for técnica e economicamente viável. Este aspeto é especialmente importante, uma vez que mesmo os veículos com nível nulo de emissões emitem micropelículas provenientes dos pneus e partículas provenientes dos sistemas de travagem. Propõe-se a regulamentação destas emissões não provenientes dos gases de escape na norma Euro 7.

Por último, embora as normas de emissões de CO<sub>2</sub> garantam o fornecimento de veículos com nível nulo de emissões, o **Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos** é um instrumento complementar necessário para eliminar o obstáculo do mercado à criação dessas infraestruturas.

A articulação entre a tributação da energia, o investimento em infraestruturas de carregamento e de reabastecimento, a nova tarifação do carbono e as normas atualizadas de emissões de CO<sub>2</sub> constitui uma abordagem equilibrada e com uma boa relação custo-eficácia com vista à redução das emissões do transporte rodoviário, eliminando os obstáculos e lacunas do mercado e proporcionando aos investidores a segurança necessária para investirem em tecnologias de emissões nulas.

- **Coerência com outras políticas da União**

Esta proposta é coerente com todas as ações e políticas da UE e ajuda esta última a concretizar o reforço da meta para 2030 e a conseguir uma transição bem sucedida e justa no cumprimento da meta de neutralidade climática até 2050, conforme afirmado pela Comissão na Comunicação sobre o Pacto Ecológico Europeu.

A presente proposta, em conjunto com a proposta integrada no pacote Objetivo 55, o Next Generation EU, o plano REPowerEU e o quadro financeiro plurianual para 2021-2027, contribuirá para concretizar a dupla transição ecológica e digital a que a Europa aspira. A combinação destas políticas acelerará a transição para uma economia limpa e sustentável, associando a ação climática e o crescimento económico. A iniciativa é igualmente coerente com as políticas da União nos domínios da economia limpa e circular e da mobilidade sustentável e inteligente e com os objetivos do Plano de Ação para a Poluição Zero <sup>(1)</sup>. Uma vez que a aceleração da adoção de veículos pesados com nível nulo de emissões diminuirá a poluição do ar, com benefícios conexos para a água e o solo resultantes da redução da poluição por deposição atmosférica, a iniciativa contribui para os objetivos em matéria de ar limpo, incluindo para as normas de qualidade do ar mais estritas contempladas na revisão proposta <sup>(2)</sup> das Diretivas Qualidade do Ar Ambiente.

Tal como anunciado na Comunicação intitulada «**Atualização da Nova Estratégia Industrial de 2020: construir um mercado único mais forte para a recuperação da Europa**»<sup>3</sup>, a Comissão está a colaborar com as autoridades públicas, as partes interessadas e os parceiros sociais num processo de cocriação que visa identificar as vias de transição ecológica e digital que apoiarão a expansão do fabrico de veículos com nível nulo de emissões, a rápida disponibilização de infraestruturas para combustíveis alternativos e a correspondente melhoria de competências e requalificação dos trabalhadores. O Plano Industrial do Pacto Ecológico <sup>(4)</sup> reforçará a competitividade da indústria de impacto zero europeia e apoiará a rápida transição para a neutralidade climática. Este plano visa criar um ambiente mais favorável à expansão da capacidade de produção na UE das tecnologias e produtos de impacto zero necessários para a consecução das ambiciosas metas climáticas europeias.

A presente iniciativa é também coerente com a política de investigação e inovação da UE. Está igualmente previsto apoio ao desenvolvimento de tecnologias de emissões nulas no âmbito do Programa-Quadro de Investigação e Inovação da UE, nomeadamente por via de parcerias do Horizonte Europa.

A iniciativa é coerente com o financiamento da UE aos veículos com nível nulo ou baixo de emissões e aos transportes limpos. O financiamento por meio do Fundo de Coesão, do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional e do Fundo para a Transição Justa ascende, no conjunto, a 8 200 milhões de EUR para infraestruturas de transportes urbanos limpos, 5 100 milhões de EUR para material circulante de transportes urbanos limpos, 1 100 milhões de EUR para infraestruturas de combustíveis alternativos, 408 milhões de EUR para digitalização dos transportes urbanos - emissões de gases com efeito de estufa e 141 milhões de EUR para digitalização do transporte rodoviário - emissões de gases com efeito de estufa. Além disso, o apoio do Mecanismo de Recuperação e Resiliência ascende a 7 700 milhões de EUR para infraestruturas de transportes urbanos limpos, 5 400 milhões de EUR para material circulante de transportes urbanos limpos, 60 milhões de EUR para a digitalização dos transportes, quando vise, em parte, a redução das emissões de gases com efeito de estufa nos transportes urbanos, 380 milhões de EUR para a digitalização dos transportes, quando vise, em parte, a redução das emissões de gases com efeito de estufa no transporte rodoviário, e 7 600 milhões de EUR para os veículos com nível nulo ou baixo de emissões.

---

<sup>1</sup> COM(2021) 400 final.

<sup>2</sup> COM(2022) 542 final.

<sup>3</sup> COM(2020) 350 final.

<sup>4</sup> COM(2023) 62 final.

A 12 de janeiro de 2023, entrou em vigor o Regulamento Subvenções Estrangeiras. Este novo conjunto de normas para abordar as distorções causadas por subvenções estrangeiras possibilitará que a UE continue a estar aberta ao comércio e ao investimento, garantindo simultaneamente condições de concorrência equitativas a todas as empresas com atividade no mercado único.

## **2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE**

### **• Base jurídica**

A base jurídica da presente proposta é o artigo 192.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE). Nos termos do artigo 191.º e do artigo 192.º, n.º 1, do TFUE, a União Europeia deve contribuir para a prossecução, nomeadamente, dos seguintes objetivos: preservação, proteção e melhoria da qualidade do ambiente; promoção, no plano internacional, de medidas destinadas a enfrentar os problemas regionais ou mundiais do ambiente e, designadamente, a combater as alterações climáticas. O Regulamento (UE) 2019/1242 e o Regulamento (UE) 2018/956 têm o artigo 192.º do TFUE como base jurídica.

### **• Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)**

As alterações climáticas são um problema transnacional que não pode ser resolvido unicamente por meio de medidas nacionais ou locais. A coordenação da ação climática deve ser efetuada a nível europeu e, se possível, a nível mundial. A ação da UE é justificada pelo princípio da subsidiariedade estabelecido no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Desde 1992, a União Europeia tem vindo a trabalhar para desenvolver soluções conjuntas e promover uma ação a nível mundial para combater as alterações climáticas. Mais especificamente, a ação a nível da UE garantirá a consecução, com uma boa relação custo-eficácia, das metas de redução das emissões para 2030 e a longo prazo, assegurando a equidade e a integridade ambiental. Os artigos 191.º a 193.º do TFUE confirmam e especificam as competências da UE no domínio das alterações climáticas.

Face à meta de redução das emissões para 2030 e tendo em vista o objetivo de neutralidade climática a alcançar até 2050, é necessária uma ação mais intensa da UE para assegurar um contributo suficientemente elevado do setor do transporte rodoviário.

Embora as iniciativas a nível nacional, regional e local possam criar sinergias, por si só não seriam suficientes, tendo igualmente em conta a dimensão internacional intrínseca do transporte rodoviário de mercadorias. A ausência de ação coordenada a nível da UE traduzir-se-ia num risco de fragmentação do mercado interno em resultado da diversidade de regimes nacionais e das diferenças entre os níveis de ambição e os parâmetros subjacentes. Por si só, cada Estado-Membro representaria um mercado demasiado pequeno para impulsionar mudanças a nível do setor e criar economias de escala.

### **• Proporcionalidade**

A presente proposta revê as normas de emissões de CO<sub>2</sub> aplicáveis aos veículos pesados de modo a contribuir para a consecução das metas climáticas fixadas na Lei Europeia em matéria de Clima. Respeita o princípio da proporcionalidade, uma vez que não excede o necessário para atingir as metas da União de redução das emissões de gases com efeito de estufa com uma boa relação custo-eficácia, assegurando simultaneamente a equidade e a integridade ambiental. Os benefícios decorrentes da proposta superam os custos estimados adicionais com ela relacionados.

- **Escolha do instrumento**

A proposta prevê uma alteração do Regulamento (UE) 2019/1242, pelo que um regulamento é o único instrumento jurídico adequado.

### **3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO**

- **Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação em vigor**

O Regulamento (UE) 2019/1242 relativo às normas de emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados foi adotado e entrou em vigor em 2019. Estabelece novas metas vinculativas de emissões de CO<sub>2</sub> aplicáveis a partir de 2025. Nesta fase, não é possível realizar uma avaliação da aplicação efetiva dessas disposições.

Não obstante, importa realizar uma revisão no sentido de alinhar o regulamento com as ambições do Pacto Ecológico Europeu e com as metas reforçadas de redução de emissões previstas na Lei Europeia em matéria de Clima. Essas alterações foram objeto de uma avaliação de impacto.

- **Consultas das partes interessadas**

Com vista a recolher dados e assegurar maior transparência, a Comissão organizou uma consulta pública entre 20 de dezembro de 2021 e 14 de março de 2022. O anexo 2 da avaliação de impacto que acompanha a presente proposta inclui um resumo pormenorizado e os resultados da consulta pública. Mais precisamente, a Comissão procurou recolher observações das seguintes partes interessadas: Estados-Membros (autoridades nacionais e regionais); fabricantes de veículos; fornecedores de componentes e materiais; compradores de veículos (privados, empresas, empresas de gestão de frotas); fornecedores de energia; ONG no domínio do ambiente, dos transportes e dos consumidores; parceiros sociais; instituições de investigação e académicas.

Além da consulta pública, procurou-se obter opiniões pelos seguintes meios: i) Reuniões com associações industriais representativas, fabricantes de veículos, fornecedores de componentes e materiais, operadores de transportes, ONG; ii) Posições escritas apresentadas por partes interessadas ou por autoridades dos Estados-Membros. Os principais resultados podem ser resumidos como se segue.

A maior parte dos participantes apoiou os objetivos de redução das emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados novos com uma boa relação custo-eficácia, em consonância com a meta climática global de redução das emissões em, pelo menos, 55 % até 2030 e com o objetivo de neutralidade climática até 2050.

Os dois outros objetivos (redução do consumo de energia da UE e da dependência da UE de importações de combustíveis fósseis e reforço da liderança técnica e industrial e estímulo do emprego na cadeia de valor dos veículos pesados da UE) também colheram o apoio da maior parte dos participantes, mas em menor grau comparativamente ao primeiro objetivo.

No que respeita ao âmbito de aplicação, a maior parte dos participantes de todos os grupos de partes interessadas apoiou o estabelecimento de novas metas para os camiões com mais de 7,5 t, os autocarros urbanos e os autocarros de turismo.

No que diz respeito aos níveis das metas, a consulta mostrou um apoio generalizado ao reforço das mesmas no longo e no curto prazo. As ONG no domínio do ambiente e os fabricantes de veículos com nível nulo de emissões apelaram a um aumento da ambição, ao passo que os outros fabricantes de veículos, os operadores de transportes, os fornecedores de

componentes e os fornecedores de combustíveis apoiaram metas menos ambiciosas. O estabelecimento de normas para os reboques e os semirreboques foi considerado importante por todas as partes interessadas, com exceção de metade dos operadores de transportes, que emitiram opiniões divergentes. No que respeita à eventual introdução de um mecanismo de contabilização dos combustíveis renováveis e hipocarbónicos para efeitos do cumprimento das metas de emissões de CO<sub>2</sub>, as opiniões foram divergentes.

- **Recolha e utilização de conhecimentos especializados**

Para a avaliação quantitativa dos impactos económicos, sociais e ambientais, a avaliação de impacto baseou-se numa série de cenários desenvolvidos para o modelo PRIMES. Esta análise foi complementada pela aplicação de outros instrumentos de modelização, como os modelos E3ME e o modelo DIONE desenvolvido pelo JRC.

Os dados de monitorização das emissões de gases com efeito de estufa e outras características da frota de veículos pesados novos foram obtidos a partir dos dados de vigilância anuais comunicados pelos Estados-Membros e pelos fabricantes e recolhidos pela Agência Europeia do Ambiente nos termos do Regulamento (UE) 2018/956.

Foram recolhidas informações complementares por via de contratos de prestação de serviços adjudicados a contratantes externos.

- **Avaliação de impacto**

A avaliação de impacto assenta em cenários de modelização integrados que refletem a interação dos diversos instrumentos políticos nos operadores económicos, a fim de assegurar complementaridade, coerência e eficácia na concretização da ambição climática para 2030 e 2050. Esses cenários têm em conta as políticas propostas em julho de 2021, no âmbito do pacote legislativo Objetivo 55, e o plano REPowerEU mais recente, bem como as novas normas Euro 7 propostas.

Além disso, a avaliação de impacto que acompanha esta proposta foi elaborada e desenvolvida em consonância com as orientações aplicáveis da iniciativa «Legislar melhor». A 16 de setembro de 2022, o Comité de Controlo da Regulamentação emitiu parecer negativo. A 6 de dezembro de 2022, após nova apresentação, o Comité de Controlo da Regulamentação emitiu um parecer positivo com reservas.

A versão final contempla as melhorias recomendadas pelo referido Comité.

Esses aperfeiçoamentos referem-se, designadamente, aos seguintes elementos principais:

- Identificação do hiato remanescente na redução das emissões de CO<sub>2</sub>, a que a iniciativa visa dar resposta;
- Descrição mais pormenorizada da base de referência;
- Informações adicionais sobre os custos e benefícios globais das combinações mais relevantes de opções e sobre a proporcionalidade das mesmas;
- Esclarecimentos sobre a opção preferida;
- Discussão das limitações e dos riscos resultantes da potencial materialização insuficiente de tecnologias essenciais e de infraestruturas de apoio, incluindo uma análise suplementar de incertezas que influenciem os resultados;
- Tratamento mais aprofundado da competitividade internacional do setor dos veículos pesados.

*Opções políticas*

A avaliação de impacto analisou opções políticas agrupadas em temas para resolver os problemas identificados e alcançar os objetivos políticos.

- 1) Metas de emissões de CO<sub>2</sub> para veículos pesados novos (âmbito, níveis, calendário, modalidades);

No que diz respeito aos níveis das metas, as opções analisadas abrangem três trajetórias até 2040, que também refletem o objetivo de alcançar uma redução de 90 % das emissões dos transportes até 2050.

A fim de contribuir para o nível de ambição globalmente reforçado para 2030 e para o objetivo de neutralidade climática até 2050, a opção preferida consiste em reforçar significativamente as metas de emissões de CO<sub>2</sub> para a frota da UE de veículos pesados novos a partir de 2030 e alargar o âmbito de aplicação dessas metas. Tal dará o impulso necessário para acelerar a oferta no mercado de veículos com nível nulo de emissões, trará benefícios para os utilizadores dos veículos e promoverá a liderança ao nível tecnológico e da inovação, limitando simultaneamente o aumento dos custos para os fabricantes. As normas para veículos pesados contribuem igualmente para reduzir os poluentes atmosféricos.

No que diz respeito ao calendário do reforço das metas, a opção preferida consiste em manter a abordagem regulamentar de tornar as metas mais estritas a intervalos de cinco anos, para ter em conta os ciclos de desenvolvimento do setor automóvel.

As eventuais receitas decorrentes de taxas sobre emissões excedentárias continuam a fazer parte do orçamento geral da UE. As outras opções equacionadas aumentariam consideravelmente os encargos administrativos e não beneficiariam diretamente o setor automóvel na transição deste.

Seria introduzida a possibilidade de ser concedida uma derrogação das metas aos pequenos fabricantes da UE e de países terceiros.

- 2) Incentivos específicos para veículos com nível nulo ou baixo de emissões;

Foram ponderadas diversas opções relativamente ao mecanismo de incentivo para os veículos com nível nulo ou baixo de emissões, tanto no que diz respeito ao tipo de mecanismo como ao tipo de veículos a abranger. A opção preferida consiste em suprimir, a partir de 2030, o regime de incentivos aos veículos com nível nulo ou baixo de emissões, uma vez que a adoção desses veículos pelo mercado será impulsionada pelas metas de emissões de CO<sub>2</sub> mais rigorosas aplicáveis a partir dessa data. Tal simplificaria também a legislação e evitaria o risco de pôr em causa a eficácia desta.

- 3) Mecanismo que tenha em conta o potencial contributo dos combustíveis renováveis e hipocarbónicos para efeitos de avaliação do cumprimento das metas.

A este respeito, foram consideradas duas opções: um fator de correção para o carbono e um sistema de atribuição de créditos. A opção preferida não prevê, porém, um mecanismo contabilístico deste tipo, uma vez que não teria uma boa relação custo-eficácia para os fabricantes nem para os operadores nem para a sociedade no seu conjunto, esbateria as responsabilidades dos diversos intervenientes no cumprimento das metas, poria em causa a eficácia e aumentaria a complexidade e os encargos administrativos. A promoção da utilização de combustíveis renováveis e de combustíveis hipocarbónicos é realizada no âmbito da revisão da Diretiva Energias Renováveis, do sistema de comércio de licenças de emissão da UE e das Diretivas Tributação da Energia.

- **Adequação da regulamentação e simplificação**

Em consonância com o compromisso da Comissão com os princípios «Legislar melhor», a proposta foi elaborada de forma inclusiva, com base na transparência e no envolvimento contínuo das partes interessadas.

Em comparação com o regulamento atual, prevê-se que a proposta não aumente os custos administrativos para as empresas e os cidadãos. Além disso, a bem da simplificação, é proposta a supressão, a partir de 2030, de uma disposição em vigor, o mecanismo de incentivo «bónus» para veículos com nível nulo ou baixo de emissões, e a introdução de uma isenção para pequenos fabricantes.

- **Direitos fundamentais**

A proposta respeita os direitos fundamentais e observa os princípios reconhecidos, designadamente, na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia <sup>(5)</sup>. Contribui, em especial, para o objetivo de alcançar um elevado nível de proteção ambiental, em conformidade com o princípio do desenvolvimento sustentável consagrado no artigo 37.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia.

#### **4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL**

A análise e o tratamento de diversos conjuntos de dados relacionados com as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados constituem elementos essenciais da aplicação e do controlo do cumprimento das normas de desempenho em termos de emissões de CO<sub>2</sub>. Tendo em conta os importantes efeitos jurídicos associados à análise e ao tratamento desses conjuntos de dados, devem ser envidados esforços para garantir a exatidão e fiabilidade destas atividades, o que exige recursos adicionais na Comissão e na Agência Europeia do Ambiente. A ficha financeira legislativa discrimina pormenorizadamente a incidência orçamental.

#### **5. OUTROS ELEMENTOS**

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

Já existe um sistema bem estabelecido para o acompanhamento da execução do Regulamento (UE) 2019/1242. Os Estados-Membros e os fabricantes comunicam anualmente à Comissão os valores das emissões de CO<sub>2</sub> e do consumo de combustível dos veículos pesados matriculados pela primeira vez.

A Comissão, com o apoio da Agência Europeia do Ambiente, publica anualmente os dados de vigilância definitivos respeitantes ao período de referência anterior, incluindo o desempenho específico de cada fabricante em relação às metas ou à trajetória de redução das emissões de CO<sub>2</sub>. A legislação continuará a basear-se neste quadro sólido de vigilância e de verificação do cumprimento das metas.

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

*Artigo 1.º, ponto 1): alteração do artigo 1.º — Objeto e objetivos*

O artigo 1.º é alterado para indicar que a proposta estabelece igualmente os requisitos de vigilância e comunicação de determinados dados dos veículos pesados novos.

*Artigo 1.º, ponto 2): alteração do artigo 2.º — Âmbito de aplicação*

---

<sup>5</sup> JO C 326 de 26.10.2012, p. 391.

O artigo 2.º é alterado para adaptar o âmbito de aplicação do regulamento ao âmbito de aplicação mais vasto do Regulamento 2018/956, de modo a também abranger reboques, autocarros urbanos, autocarros de turismo e outros tipos de camiões. As referências à Diretiva 2007/46/CE <sup>(6)</sup> (Diretiva-Quadro relativa à homologação dos veículos), que foi revogada a 1 de setembro de 2020, são substituídas por referências ao Regulamento (UE) 2018/858 relativo à homologação dos veículos <sup>(7)</sup>, aplicável desde a referida data. Os veículos concebidos e construídos, ou adaptados, para utilização pela proteção civil, pelos bombeiros ou pelas forças responsáveis pela manutenção da ordem pública não estão sujeitos às metas de emissões de CO<sub>2</sub>.

**Artigo 1.º, ponto 3): alteração do artigo 3.º — Definições**

Atualização ou aditamento de algumas definições.

**Artigo 1.º, ponto 4): novos artigos 3.º-A e 3.º-B**

É aditado o artigo 3.º-A que estabelece as percentagens de redução das emissões específicas de CO<sub>2</sub> da frota de veículos pesados a motor novos da União em determinados anos e fixa as metas para os subgrupos de veículos pesados.

Este novo artigo também estabelece que as metas não são aplicáveis aos veículos para fins especiais nem aos veículos todo-o-terreno nem aos veículos todo-o-terreno para fins especiais nem aos veículos de serviço, como guas móveis e veículos agrícolas ou florestais.

O artigo 3.º-B estabelece os requisitos de emissões de CO<sub>2</sub> relacionados com a frota da União de reboques novos e uma meta para os autocarros urbanos com nível nulo de emissões. Esta meta de veículos com nível nulo de emissões não é aplicável aos autocarros de turismo utilizados no transporte de passageiros regional e de longo curso, que apenas estão sujeitos as metas de redução das emissões de CO<sub>2</sub> fixadas no artigo 3.º-A.

**Artigo 1.º, ponto 6): alteração do artigo 5.º — Veículos pesados com nível nulo ou baixo de emissões**

O artigo 5.º é alterado para eliminar em 2029 o regime de incentivo ao nível nulo ou baixo de emissões.

**Artigo 1.º, ponto 7): alteração do artigo 6.º — Objetivo específico de emissões de CO<sub>2</sub> de um fabricante**

O artigo 6.º é alterado para incluir as emissões de CO<sub>2</sub> relacionadas com os reboques e a meta «veículo com nível nulo de emissões» para os autocarros nas metas de emissões específicas de CO<sub>2</sub> dos fabricantes.

**Artigo 1.º, ponto 8): novos artigos 6.º-A — Transferência de veículos entre fabricantes e 6.º-B — Isenção aplicável aos fabricantes que produzem um número reduzido de veículos**

É aditado o artigo 6.º-A, conferindo aos fabricantes a possibilidade de transferirem veículos individuais para efeitos do cálculo das suas emissões específicas médias de CO<sub>2</sub>, sob determinadas condições.

---

<sup>6</sup> 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.

<sup>7</sup> Regulamento (UE) 2018/858, de 30 de maio de 2018, relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 e revoga a Diretiva 2007/46/CE.

É aditado o artigo 6.º-B, conferindo aos fabricantes responsáveis pela matrícula na UE de menos de 100 veículos pesados novos a possibilidade de ficarem isentos das metas de emissões de CO<sub>2</sub>.

***Artigo 1.º, ponto 9): alteração do artigo 7.º — Créditos de emissões e débitos de emissões***

O artigo 7.º é alterado a fim de permitir que os fabricantes contabilizem créditos ou débitos de emissões também após o período de referência de 2029. É igualmente determinada uma trajetória de redução das emissões de CO<sub>2</sub> para o período de referência dos anos de 2030 a 2040.

***Artigo 1.º, ponto 10): novos artigos 7.º-A — Atribuição de veículos a fabricantes e 7.º-B — Cálculo das emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> de veículos da categoria M***

É aditado o artigo 7.º-A para estabelecer a forma de atribuir os veículos matriculados a um fabricante para efeitos de avaliação do cumprimento das metas. É aditado o artigo 7.º-B para estabelecer a forma de calcular as emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> dos veículos da categoria M no caso de o fabricante do veículo primário não ser o fabricante do veículo completado.

***Artigo 1.º, ponto 12): alteração do artigo 9.º — Verificação dos dados de vigilância***

O artigo 9.º é alterado a fim de abranger outros casos nos quais as autoridades homologadoras e os fabricantes devam informar a Comissão sobre quaisquer desvios em relação aos dados comunicados.

***Artigo 1.º, ponto 13): alteração do artigo 10.º — Avaliação das emissões de referência de CO<sub>2</sub>***

O artigo 10.º é alterado a fim de abranger a avaliação das emissões de referência de CO<sub>2</sub> dos subgrupos de veículos acrescentados ao âmbito de aplicação por via do alargamento deste.

***Artigo 1.º, ponto 14): alteração do artigo 11.º — Publicação de dados e desempenho do fabricante***

É aditado um novo número para habilitar a Comissão a completar os atos de execução a que se refere o artigo em causa quando as emissões de referência tenham de ser ajustadas devido a alterações do procedimento de determinação das emissões de CO<sub>2</sub>.

***Artigo 1.º, ponto 15): Alteração do artigo 13.º — Verificação das emissões de CO<sub>2</sub> de veículos pesados em circulação***

É aditada uma frase ao artigo 13.º, n.º 3, que estabelece que, na impossibilidade de corrigir os dados constantes da documentação de homologação em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/858, a autoridade homologadora competente deve emitir uma declaração retificativa com os dados corrigidos e transmiti-la à Comissão e às partes interessadas.

***Artigo 1.º, ponto 16): novos artigos 13.º-A a 13.º-F***

Os artigos 13.º-A a 13.º-F integram os artigos 4.º a 9.º do Regulamento (UE) 2018/956 no Regulamento (UE) 2019/1242.

***Novo artigo 13.º-A — Vigilância e comunicação de informações pelos Estados-Membros***

É aditado o artigo 13.º-A, que corresponde em grande medida ao artigo 4.º do Regulamento (UE) 2018/956, estabelecendo a obrigação de os Estados-Membros vigiarem e comunicarem certos dados sobre os veículos pesados novos.

***Novo artigo 13.º-B — Vigilância e comunicação de informações pelos fabricantes ou por outras entidades***

É aditado o artigo 13.º-B, que corresponde em grande medida ao artigo 5.º do Regulamento (UE) 2018/956, estabelecendo a obrigação de os fabricantes ou outras entidades vigiarem e comunicarem certos dados sobre os veículos pesados novos. É aditado um novo número que esclarece as obrigações dos fabricantes e outras entidades responsáveis pela determinação de veículos pesados.

***Novo artigo 13.º-C — Registo central***

É aditado o artigo 13.º-C, que corresponde em grande medida ao artigo 6.º do Regulamento (UE) 2018/956, estabelecendo a obrigação de a Comissão manter e atualizar um registo central.

***Novo artigo 13.º-D — Ensaio de verificação em estrada***

É aditado o artigo 13.º-D, que corresponde em grande medida ao artigo 7.º do Regulamento (UE) 2018/956, estabelecendo a obrigação de a Comissão vigiar os resultados dos ensaios de verificação em estrada em consonância com o artigo 7.º do Regulamento (UE) 2018/956.

***Novo artigo 13.º-E — Qualidade dos dados***

É aditado o artigo 13.º-E, que corresponde em grande medida ao artigo 8.º do Regulamento (UE) 2018/956, estabelecendo a obrigação de a Comissão, as autoridades competentes e os fabricantes garantirem a qualidade dos dados com base num ato de execução a adotar pela Comissão.

***Novo artigo 13.º-F — Coimas***

É aditado o artigo 13.º-F, que corresponde ao artigo 9.º do Regulamento (UE) 2018/956, contendo disposições sobre coimas.

***Artigo 1.º, ponto 17): alteração do artigo 14.º — Alterações dos anexos***

O artigo 14.º define todas as habilitações da Comissão para alterar elementos técnicos nos anexos por meio de atos delegados. Combina habilitações constantes dos Regulamentos (UE) 2018/956 e (UE) 2019/1242 em vigor e adita novas habilitações, que se tornaram necessárias devido ao alargamento do âmbito de aplicação no regulamento proposto.

***Artigo 1.º, ponto 18): alteração do artigo 15.º — Revisão e relatório***

O artigo 15.º sugere que, em 2028, se realize uma revisão do regulamento proposto.

***Artigo 1.º, ponto 19): alteração do artigo 17.º — Exercício da delegação***

No artigo 17.º, os n.ºs 2, 3 e 6 são atualizados para aditar as referências às habilitações previstas nos novos artigos que integravam o anterior Regulamento (UE) 2018/956, relativo à monitorização e comunicação de determinadas informações.

O **artigo 2.º** revoga o Regulamento (UE) 2018/956.

O **artigo 3.º** estabelece a entrada em vigor do regulamento em apreço.

Proposta de

## **REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**que altera o Regulamento (UE) 2019/1242 no respeitante ao reforço das normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados novos e à inclusão de obrigações de comunicação de informações e que revoga o Regulamento (UE) 2018/956**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu <sup>(1)</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões <sup>(2)</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- 1) A resposta aos desafios climáticos e ambientais e a consecução dos objetivos do Acordo de Paris, adotado em dezembro de 2015 no âmbito da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas (CQNUAC), estão no cerne da Comunicação sobre o Pacto Ecológico Europeu, que a Comissão adotou a 11 de dezembro de 2019 <sup>(3)</sup>. A necessidade e o valor do Pacto Ecológico Europeu tornaram-se ainda mais evidentes à luz dos efeitos graves da pandemia de COVID-19 na saúde e no bem-estar económico dos cidadãos da União.
- 2) O Pacto Ecológico Europeu combina um conjunto abrangente de medidas e iniciativas que se reforçam mutuamente, com vista a alcançar a neutralidade climática na União até 2050, e define uma nova estratégia de crescimento que visa transformar a União numa sociedade equitativa e próspera, dotada de uma economia moderna, eficiente na utilização dos recursos e competitiva, na qual o crescimento económico esteja dissociado da utilização dos recursos. Visa igualmente proteger, conservar e reforçar o capital natural da União e proteger a saúde e o bem-estar dos cidadãos contra riscos e impactos relacionados com o ambiente. Ao mesmo tempo, esta transição afeta de forma díspar os homens e as mulheres e tem um impacto particular em alguns grupos

---

<sup>1</sup> JO C [...] de [...], p. [...].

<sup>2</sup> JO C [...] de [...], p. [...].

<sup>3</sup> Comunicação da Comissão, de 11 de dezembro de 2019, intitulada «Pacto Ecológico Europeu» [COM(2019) 640 final].

desfavorecidos, como os idosos, as pessoas com deficiência e as pessoas de minorias étnicas ou raciais. Por conseguinte, importa assegurar que a transição seja equitativa e inclusiva, sem deixar ninguém para trás.

- 3) Na contribuição determinada a nível nacional atualizada apresentada ao Secretariado da CQNUAC a 17 de dezembro de 2020, a União comprometeu-se a reduzir, até 2030, as suas emissões líquidas de gases com efeito de estufa em todos os setores da economia em, pelo menos, 55 % em relação aos níveis de 1990.
- 4) A União consagrou na legislação, designadamente no Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(4)</sup>, a meta de neutralidade climática em todos os setores da economia até 2050. O referido regulamento estabelece igualmente um compromisso vinculativo a nível da União de uma redução interna das emissões líquidas de gases com efeito de estufa (emissões após dedução das remoções) até 2030 de, pelo menos, 55 % em relação aos níveis de 1990.
- 5) Todos os setores da economia devem contribuir para essa redução das emissões, incluindo o setor do transporte rodoviário.
- 6) O pacote legislativo «Objetivo 55», adotado pela Comissão em 2021, visa a consecução da meta de redução das emissões de gases com efeito de estufa até 2030, abrangendo vários domínios de intervenção. A revisão do Regulamento (UE) 2019/1242 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(5)</sup> é parte integrante desse pacote legislativo.
- 7) A Comunicação REPowerEU <sup>(6)</sup> delineou um plano para que a União se liberte da dependência dos combustíveis fósseis russos muito antes do final da presente década. A Comunicação enfatiza a importância, nomeadamente, do reforço da eficiência e da redução do consumo de combustíveis fósseis no setor dos transportes, no qual a eletrificação pode ser conjugada com a utilização de hidrogénio renovável, de modo a substituir os combustíveis fósseis.
- 8) A fim de contribuir para a redução das emissões líquidas de gases com efeito de estufa em, pelo menos, 55 % até 2030, em relação aos níveis de 1990, em conformidade com o princípio da prioridade à eficiência energética, importa reforçar os requisitos de redução estabelecidos no Regulamento (UE) 2019/1242 para os veículos pesados. É igualmente necessário definir um percurso claro para mais reduções após 2030 que contribuam para a consecução do objetivo de neutralidade climática até 2050.
- 9) O reforço dos requisitos de redução das emissões de CO<sub>2</sub> deverá promover a disponibilização no mercado da União de uma percentagem cada vez maior de veículos com nível nulo de emissões e, simultaneamente, trazer benefícios para os utilizadores e os cidadãos em termos de qualidade do ar e de poupança de energia, além de garantir a manutenção da inovação na cadeia de valor do setor automóvel.

---

<sup>4</sup> Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de junho de 2021, que cria o regime para alcançar a neutralidade climática e que altera os Regulamentos (CE) n.º 401/2009 e (UE) 2018/1999 («Lei europeia em matéria de clima») (JO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

<sup>5</sup> Regulamento (UE) 2019/1242 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados novos e que altera os Regulamentos (CE) n.º 595/2009 e (UE) 2018/956 do Parlamento Europeu e do Conselho e a Diretiva 96/53/CE do Conselho (JO L 198 de 25.7.2019, p. 202).

<sup>6</sup> Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, de 18.5.2022, intitulada «Plano REPowerEU» [COM(2022) 230 final].

Atualmente, os veículos com nível nulo de emissões incluem os veículos elétricos a bateria, os veículos a pilha de combustível e outros veículos movidos a hidrogénio, mas as inovações tecnológicas são constantes.

- 10) Neste contexto, devem ser estabelecidos novos objetivos reforçados de redução das emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados novos, aplicáveis de 2030 em diante. Esses objetivos devem ser fixados num nível que dê um sinal forte para acelerar a adoção de veículos com nível nulo de emissões no mercado da União e promover a inovação em tecnologias de emissões nulas, com uma boa relação custo-eficácia.
- 11) A Nova Estratégia Industrial atualizada <sup>(7)</sup> prevê a criação conjunta de vias de transição ecológica e digital em parceria com a indústria, as autoridades públicas, os parceiros sociais e outras partes interessadas. Neste contexto, está a ser definida uma via de transição para o ecossistema da mobilidade, a fim de acompanhar a transição da cadeia de valor do setor automóvel. Essa via tem especialmente em conta as pequenas e médias empresas da cadeia de abastecimento do setor automóvel e a consulta dos parceiros sociais, inclusive pelos Estados-Membros, e baseia-se na Agenda de Competências para a Europa, com iniciativas como o Pacto para as Competências, que visa mobilizar o setor privado e outras partes interessadas para a melhoria de competências e a requalificação da mão de obra europeia tendo em vista a dupla transição ecológica e digital, bem como no «Mecanismo para estimular os Talentos», no âmbito da iniciativa «Aproveitar os talentos nas regiões da UE». A referida via inclui ainda as medidas e os incentivos adequados, a nível europeu e nacional, para impulsionar a comportabilidade dos veículos com nível nulo de emissões, por exemplo a possibilidade de os Estados-Membros recorrerem ao proposto Fundo Social para o Clima para apoiar microempresas na aquisição de camiões com nível nulo de emissões.

O Plano Industrial do Pacto Ecológico <sup>(8)</sup> reforçará a competitividade da indústria de impacto zero europeia e apoiará a rápida transição para a neutralidade climática. Este plano visa a criação de um ambiente mais favorável à expansão da capacidade de produção na UE das tecnologias e dos produtos de impacto zero necessários para a consecução das ambiciosas metas climáticas europeias.

- 12) Os objetivos para a frota da União devem ser completados pela implantação das infraestruturas de carregamento e de reabastecimento necessárias, tal como estabelecido na proposta da Comissão de um regulamento relativo à criação de infraestruturas para combustíveis alternativos <sup>(9)</sup>.
- 13) A transição para a neutralidade climática exige investimentos significativos nas redes elétricas, nomeadamente no reforço da potência, da resiliência e do armazenamento, bem como interligações adicionais. No que se refere aos veículos pesados, tendo em conta o nível dos objetivos propostos em conformidade com o artigo 3.º-A para o ano de 2030, a percentagem de veículos com nível nulo de emissões na frota de veículos

---

<sup>7</sup> Comunicação da Comissão, de 5 de maio de 2021, intitulada «Atualização da Nova Estratégia Industrial de 2020: construir um mercado único mais forte para a recuperação da Europa» [COM(2021) 350 final].

<sup>8</sup> COM(2023) 62 final.

<sup>9</sup> Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de julho de 2021 [COM(2021) 559 final].

em circulação e o consumo de eletricidade neste setor continuarão a ser limitados, assim como os impactos conexos na rede elétrica.

- 14) Os fabricantes devem dispor de flexibilidade suficiente para adaptarem progressivamente as suas frotas, de modo a efetuarem a transição para veículos com nível nulo de emissões com uma boa relação custo-eficácia, pelo que é adequado manter a abordagem de redução dos níveis do objetivo a intervalos de cinco anos.
- 15) Devido à estrutura heterogénea da frota de camiões, é impossível prever totalmente se o desenvolvimento tecnológico será suficientemente rápido de modo que as tecnologias com nível nulo de emissões pelo tubo de escape sejam viáveis em todas as utilizações ditas «de nicho», por exemplo a utilização de veículos pesados de longo curso em condições geomorfológicas e meteorológicas específicas ou de autocarros e camiões para atividades essenciais de segurança e proteção que não possam ser realizadas por veículos equipados com aquelas tecnologias. Os veículos em causa deverão representar uma percentagem limitada da frota de veículos pesados. Atendendo ao que precede, deve prever-se uma margem no objetivo para 2040 que permita ter em conta a evolução tecnológica futura.
- 16) Ao definirem os critérios de adjudicação de contratos para a aquisição ou a utilização dos veículos a que se refere o anexo I, ponto 4.2, as autoridades adjudicantes ou entidades adjudicantes devem ponderar a resiliência do fornecimento, nomeadamente tendo em conta as «Orientações sobre a participação de proponentes e de mercadorias de países terceiros no mercado de contratos públicos da UE» [C(2019) 5494 final].
- 17) Com a aplicação de objetivos mais ambiciosos à frota da UE a partir de 2030, os fabricantes terão de disponibilizar um número significativamente superior de veículos com nível nulo de emissões no mercado da União. Neste contexto, o mecanismo de incentivo para veículos com nível nulo ou baixo de emissões deixaria de cumprir o seu objetivo inicial e poderia pôr em causa a eficácia do Regulamento (UE) 2019/1242. Por conseguinte, esse mecanismo deve ser suprimido a partir de 2030.
- 18) A possibilidade de afetação das receitas provenientes das taxas sobre emissões excedentárias a um fundo específico ou a um programa pertinente foi avaliada em conformidade com o artigo 15.º, n.º 4, do Regulamento (UE) 2019/1242, tendo-se concluído que tal aumentaria significativamente os encargos administrativos e não beneficiaria diretamente o setor automóvel na transição deste. Por conseguinte, as receitas provenientes das taxas sobre emissões excedentárias devem continuar a ser consideradas receitas do orçamento geral da União, em conformidade com o artigo 8.º, n.º 4, do Regulamento (UE) 2019/1242.
- 19) O objeto da regulamentação deve ser alargado de modo a abranger também as obrigações de vigilância e comunicação de informações que são integradas no Regulamento (UE) 2019/1242 por via do presente regulamento.
- 20) O Regulamento (UE) 2019/1242 deve ser alterado de forma a ter o mesmo âmbito de aplicação que o Regulamento (UE) 2018/956 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(10)</sup>.
- 21) Não são determinadas as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos não abrangidos pela legislação sobre homologação automóvel, como os tratores agrícolas e florestais, os veículos

---

<sup>10</sup> Regulamento (UE) 2018/956 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de junho de 2018, relativo à monitorização e comunicação das emissões de CO<sub>2</sub> e do consumo de combustível dos veículos pesados novos (JO L 173 de 9.7.2018, p. 1).

concebidos e construídos para utilização pelas forças armadas e os veículos de lagartas, pelo que estes veículos não estão obrigados a cumprir os objetivos de CO<sub>2</sub> fixados no presente regulamento.

A fim de evitar um efeito dissuasor da homologação voluntária dos veículos concebidos e construídos, ou adaptados, para utilização pela proteção civil, pelos bombeiros, pelas forças responsáveis pela manutenção da ordem pública ou pelos serviços de emergência médica, cuja homologação é voluntária, o que teria implicações negativas ao nível da segurança e do ambiente, estes veículos também devem estar isentos do cumprimento dos objetivos estabelecidos no presente regulamento em termos de emissões de CO<sub>2</sub>, salvo se o fabricante solicitar a inclusão dos veículos em causa.

Os Estados-Membros também devem poder indicar a isenção do cumprimento dos objetivos no que se refere aos veículos que não tenham sido especificamente concebidos para utilização pela proteção civil, pelos bombeiros, pelas forças responsáveis pela manutenção da ordem pública, pelas forças armadas ou pelos serviços de emergência médica, mas sejam matriculados para esses fins, por exemplo os autocarros normais utilizados para transportar forças policiais ou forças armadas, confirmando que a isenção referida se justifica por razões de interesse público.

Tendo em conta que, por razões técnicas, as emissões de CO<sub>2</sub> ainda não foram determinadas para certos grupos de veículos homologados, esses veículos não estão obrigados a cumprir os objetivos estabelecidos no presente regulamento em termos de emissões de CO<sub>2</sub>. Trata-se, por exemplo, de veículos para fins especiais, como guas móveis, transportadores de equipamentos hidráulicos diversos ou veículos para transportar cargas excecionais, de veículos todo-o-terreno, como certos veículos utilizados na exploração mineira, na silvicultura e na agricultura, bem como de outros veículos com configurações de eixos não normalizadas, por exemplo com mais de quatro eixos ou mais de dois eixos motores, de autocarros pequenos, de massa máxima inferior a 7,5 t, e de camiões pequenos, de massa máxima inferior a 5 t.

Os veículos de serviço, por exemplo os camiões de recolha do lixo, os camiões basculantes ou os camiões-betoneira, devem continuar isentos do cálculo das emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> dos fabricantes.

- 22) Importa introduzir determinadas definições a fim de harmonizar a terminologia com a terminologia da legislação da União relativa à homologação de veículos, nomeadamente o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho (11) e o Regulamento (UE) 2017/2400 da Comissão (12).

---

<sup>11</sup> Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 e revoga a Diretiva 2007/46/CE.

<sup>12</sup> 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 CO<sub>2</sub> 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).

- 23) Para efeitos das novas disposições sobre a transferência de veículos entre fabricantes e do estabelecimento de uma isenção para os fabricantes que produzam apenas um número reduzido de veículos, deve acrescentar-se ao Regulamento (UE) 2019/1242 uma definição do termo «grupo de entidades ligadas», acompanhando a terminologia utilizada no Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(13)</sup> relativo aos veículos ligeiros.
- 24) Para efeitos do estabelecimento das obrigações de cada fabricante, os objetivos de redução das emissões de CO<sub>2</sub> da frota da União aplicáveis à frota de veículos pesados novos devem traduzir-se em objetivos de redução específicos aplicáveis a subgrupos definidos com base nas características técnicas dos veículos neles incluídos.
- 25) Uma vez que as emissões de CO<sub>2</sub> relacionadas com os reboques têm forte impacto nas emissões globais de CO<sub>2</sub> e no consumo de energia dos veículos a motor, devem igualmente ser definidos objetivos de emissões de CO<sub>2</sub> para os reboques.
- 26) Atendendo à preparação técnica do subsetor e à necessidade de melhorar a qualidade do ar nas cidades, deve ser estabelecida uma percentagem mínima obrigatória de autocarros urbanos novos com nível nulo de emissões.
- 27) Importa que a percentagem mínima obrigatória de autocarros urbanos com nível nulo de emissões reflita a necessidade social de transportes públicos a preços comportáveis, inclusive nas zonas rurais. O aumento da oferta deste tipo de autocarros resultante dessa percentagem mínima obrigatória deverá ter um efeito positivo no custo de aquisição, tanto em termos de preço de compra inicial como do custo total da propriedade desse tipo de veículos, refletindo a economia de combustíveis fósseis resultante da utilização dos veículos em causa. A contratação pública conjunta de autocarros urbanos baseada na Plataforma Autocarros Limpos pode reduzir ainda mais o custo de aquisição desses autocarros, podendo o proposto Fundo Social para o Clima ser utilizado pelos Estados-Membros para apoiar as pessoas vulneráveis por meio de bilhetes ou passes a preço reduzido ou gratuitos de transportes públicos. Por último, os autocarros regionais e de longo curso, incluindo os utilizados no transporte nas zonas rurais, continuam sujeitos aos objetivos definidos para os veículos pesados. Apoios do Fundo Social para o Clima podem dar resposta a necessidades específicas das zonas rurais e evitar a pobreza de mobilidade <sup>(14)</sup>, garantindo o acesso a transportes públicos a preços comportáveis.
- 28) O fator «com nível nulo ou baixo de emissões» deve aplicar-se pela última vez no período de referência do ano de 2029, uma vez que, após essa data, já não é considerado incentivo necessário para promover a entrada no mercado de veículos com nível nulo de emissões.
- 29) Uma vez que são as entidades comerciais e não as entidades jurídicas as que importa considerar para efeitos de cumprimento das metas, os fabricantes economicamente ligados devem, dentro de certos limites, ser autorizados a transferir veículos entre si, para fins de contabilização desses veículos nos termos do Regulamento (UE) 2019/1242.

---

<sup>13</sup> Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011 (JO L 111 de 25.4.2019, p. 13).

<sup>14</sup> Em consonância com a definição constante do artigo 2.º, ponto 2-A, do Regulamento Fundo Social para o Clima.

- 30) Além disso, a fim de reforçar o desenvolvimento de novas tecnologias com nível nulo de emissões em pequenas e médias empresas especializadas, deve igualmente ser possível transferir veículos com nível nulo de emissões entre entidades não ligadas.
- 31) A fim de evitar custos de cumprimento desproporcionadamente elevados e de reduzir os encargos administrativos, os fabricantes que produzam poucos veículos e que cumpram determinados requisitos jurídicos devem ficar isentos do cumprimento dos objetivos de emissões de CO<sub>2</sub>. Dado que são obrigados a cumprir as obrigações de comunicação de informações previstas no Regulamento (UE) 2019/1242, existe um mecanismo de controlo adequado para esses fabricantes.
- 32) O atual sistema de créditos e débitos de emissões plurianuais deve ser prorrogado até 2039, uma vez que os objetivos de redução continuam a reforçar-se entre 2030 e 2040 e exige um desenvolvimento técnico prospetivo por parte dos fabricantes durante esse período.
- 33) Importa que o Regulamento (UE) 2019/1242 indique claramente, para cada categoria de veículos, o fabricante ao qual o veículo deve ser atribuído, tendo especificamente em conta os diversos tipos de veículos da categoria M.
- 34) As normas relativas à verificação dos dados de vigilância devem contemplar igualmente eventuais correções *ex post* de erros contidos nos dados de vigilância comunicados e a forma como a Comissão deve gerir essas correções para aplicar os objetivos de emissões de CO<sub>2</sub> da frota.
- 35) A avaliação das emissões de referência de CO<sub>2</sub> deve ser alterada de modo a também abranger os novos subgrupos de veículos incluídos no âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2019/1242.
- 36) A vigilância e a comunicação de informações pelos fabricantes e pelos Estados-Membros constitui um pressuposto essencial para a execução do Regulamento (UE) 2019/1242. A integração do Regulamento (UE) 2018/956 no Regulamento (UE) 2019/1242 deverá gerar sinergias, possibilitando a interpretação das disposições atendendo aos objetivos de ambos os regulamentos.
- 37) É oportuno tirar partido da integração de disposições sobre vigilância e comunicação de informações no Regulamento (UE) 2019/1242 para as alterar ligeiramente, à luz da experiência adquirida com os dois primeiros ciclos de comunicação de informações ao abrigo do Regulamento (UE) 2018/956.
- 38) Tendo em conta que a determinação deixará de ser efetuada apenas pelos fabricantes, a comunicação das emissões de CO<sub>2</sub> e de outros dados técnicos dos veículos deve ser alargada de modo a passar a abranger, além dos fabricantes, as entidades que efetuam a referida determinação dos veículos nos termos do Regulamento (UE) 2017/2400 e do Regulamento de Execução (UE) 2022/1362 da Comissão <sup>(15)</sup>. Os dados a comunicar devem incluir o ficheiro de registos do fabricante.
- 39) É adequado que a Comissão seja habilitada: para ter em consideração o progresso técnico, a evolução da logística do transporte de mercadorias, os ajustamentos

---

<sup>15</sup> Regulamento de Execução (UE) 2022/1362 da Comissão, de 1 de agosto de 2022, que dá execução ao Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante ao desempenho dos reboques pesados no que toca à influência dos mesmos nas emissões de CO<sub>2</sub>, no consumo de combustível, no consumo de energia e na autonomia de condução com emissões nulas dos veículos a motor, e que altera o Regulamento de Execução (UE) 2020/683 (JO L 205 de 5.8.2022, p. 145).

necessários decorrentes da aplicação do presente regulamento e as alterações da legislação subjacente em matéria de homologação; para garantir que os requisitos de dados e o procedimento de vigilância e comunicação de informações permanecem relevantes ao longo do tempo com vista à avaliação da contribuição da frota de veículos pesados para as emissões de CO<sub>2</sub>; para garantir a disponibilidade de dados sobre tecnologias novas avançadas de redução das emissões de CO<sub>2</sub> e sobre os resultados dos ensaios de verificação em estrada; para garantir que os intervalos de variação dos valores de resistência aerodinâmica permanecem relevantes para efeitos de informação e comparabilidade; e para completar as disposições em matéria de coimas.

- 40) Por estas razões, deve ser delegado na Comissão o poder de adotar atos, nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, para: alterar os critérios de definição dos subgrupos de veículos, dos veículos de serviço e da autonomia das diversas tecnologias do grupo motopropulsor; alterar a lista e a ponderação dos perfis de exploração, a carga útil, o número de passageiros, a massa de passageiros, a carga máxima tecnicamente admissível, o número máximo de passageiros tecnicamente admissível, o volume de carga dos subgrupos de veículos e o valor da quilometragem anual; alterar os requisitos de dados e o procedimento de vigilância e comunicação de informações estabelecidos nos anexos do presente regulamento, especificar os dados a comunicar pelos Estados-Membros para efeitos de vigilância dos resultados dos ensaios de verificação em estrada; e alterar os intervalos de variação dos valores de resistência aerodinâmica, bem como definir os critérios, o cálculo e o modo de cobrança das coimas aplicadas aos fabricantes. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive consultando peritos, e que as mesmas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre legislar melhor. A fim de assegurar a igualdade de participação na elaboração de atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros e os peritos de ambas as instituições têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratam da elaboração dos atos delegados.
- 41) Importa revogar o Regulamento (UE) 2018/956 com base num calendário que permita que o período de referência em curso no momento da entrada em vigor do presente regulamento seja concluído de acordo com as regras aplicáveis no início do dito período de referência, incluindo o tratamento ulterior dos dados recolhidos. Assim, o presente regulamento deve ser aplicado a partir do início do período de referência seguinte.
- 42) O Regulamento (UE) 2019/1242 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade, ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º*

**Alterações do Regulamento (UE) 2019/1242**

O Regulamento (UE) 2019/1242 é alterado do seguinte modo:

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

«Artigo 1.º

**Objeto e objetivos**

1. O presente regulamento estabelece requisitos de desempenho em termos de emissões de CO<sub>2</sub> para os veículos pesados novos, contribuindo para o cumprimento da meta da União de redução das emissões de gases com efeito de estufa na UE, como estabelecido no Regulamento (UE) 2018/842 <sup>(16)</sup>, para a consecução dos objetivos do Acordo de Paris <sup>(17)</sup> e para garantir o bom funcionamento do mercado interno.

2. O presente regulamento estabelece igualmente os requisitos de comunicação das emissões de CO<sub>2</sub> e do consumo de combustível dos veículos pesados novos matriculados na União.»;

2) O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. O presente regulamento é aplicável aos veículos novos que tenham sido homologados ou homologados individualmente, nos termos do Regulamento (UE) 2018/858, ou que não requeiram homologação nos termos do artigo 2.º, n.º 3, do mesmo regulamento, integrados nas seguintes categorias:

a) M<sub>2</sub> e M<sub>3</sub>;

b) N<sub>1</sub>, não abrangidos pelo Regulamento (UE) 2019/631, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub>;

c) O<sub>3</sub> e O<sub>4</sub>.

Para efeitos do presente regulamento, estes veículos são designados por «veículos pesados». Os veículos abrangidos pelas alíneas a) e b) são designados por «veículos pesados a motor».

As categorias de veículos a que se refere o presente regulamento correspondem às categorias de veículos definidas no artigo 4.º do Regulamento (UE) 2018/858 e no anexo I desse regulamento.»;

b) O n.º 2 é alterado do seguinte modo:

i) O primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«2. Os veículos a que se refere o n.º 1 são, para efeitos do presente regulamento, considerados veículos pesados novos num determinado período de referência se forem matriculados na União pela primeira vez nesse período e não tiverem sido anteriormente matriculados fora do território da União.»;

ii) É aditado o seguinte parágrafo:

«O n.º 1 não é aplicável a veículos matriculados pela primeira vez por um período não superior a um mês e que o sejam exclusivamente para efeitos de trânsito para um país situado fora do território da União.»;

c) São aditados os seguintes n.ºs 4, 5 e 6:

---

<sup>16</sup> Regulamento (UE) 2018/842 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo às reduções anuais obrigatórias das emissões de gases com efeito de estufa pelos Estados-Membros entre 2021 e 2030 como contributo para a ação climática a fim de cumprir os compromissos assumidos no âmbito do Acordo de Paris e que altera o Regulamento (UE) n.º 525/2013 (JO L 16 de 19.6.2018, p. 26).

<sup>17</sup> JO L 282 de 19.10.2016, p. 4.

«4. Em derrogação do artigo 2.º, n.º 3, do Regulamento (UE) 2017/2400, os veículos homologados abrangidos pelo artigo 2.º, n.º 3, alínea b), do Regulamento (UE) 2018/858 não estão sujeitos aos objetivos de emissões de CO<sub>2</sub> estabelecidos no artigo 3.º-A do presente regulamento, salvo se o fabricante optar por incluí-los no cálculo das suas emissões específicas de CO<sub>2</sub> e dos seus objetivos específicos comunicando os dados sobre o veículo em causa nos termos do anexo IV, parte B, do presente regulamento.

5. Os veículos diversos dos referidos no n.º 4, matriculados para utilização pela proteção civil, pelos bombeiros, pelas forças responsáveis pela manutenção da ordem pública, pelas forças armadas ou pelos serviços de emergência médica, não estão sujeitos aos objetivos de emissões de CO<sub>2</sub> previstos no artigo 3.º-A se o Estado-Membro assim o indicar no processo de matrícula e de comunicação de informações, confirmando nos dados comunicados nos termos do anexo IV, parte A, que o propósito do veículo não pode ser assegurado por um veículo com nível nulo de emissões e que, portanto, é do interesse público matricular um veículo com motor de combustão para o efeito pretendido.

6. As obrigações de comunicação de informações estabelecidas nos artigos 13.º-A a 13.º-F também são aplicáveis aos veículos não sujeitos a objetivos de emissões de CO<sub>2</sub> nos termos dos n.ºs 4 e 5 do presente artigo.»;

3) O artigo 3.º é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 1) passa a ter a seguinte redação:

«1) “Emissões de referência de CO<sub>2</sub>”, a média das emissões específicas de CO<sub>2</sub>, no período de comunicação, de todos os veículos pesados novos de cada subgrupo de veículos, determinada de acordo com o anexo I, ponto 3;»;

b) São inseridos os seguintes pontos 3-A) e 3-B):

«3-A) “Período de referência”, o período compreendido entre 1 de julho de um dado ano e 30 de junho do ano seguinte;

3-B) “Período de comunicação”, o período de referência de um dado ano relativamente ao qual o presente regulamento especifica obrigações de redução das emissões para determinado subgrupo de veículos;»;

c) O ponto 5) passa a ter a seguinte redação:

«5) “Objetivo específico de emissões de CO<sub>2</sub>”, o objetivo de emissões de CO<sub>2</sub> de um fabricante determinado anualmente para o período de referência precedente, de acordo com o anexo I, ponto 4;»;

d) O ponto 9) passa a ter a seguinte redação:

«9) “Veículo de serviço”, um veículo pesado destinado a utilizações específicas que, de acordo com as informações prestadas no seu certificado de conformidade pelo Estado-Membro, preenche os critérios indicados no anexo I, ponto 1.2;»;

e) É suprimido o ponto 10);

f) São inseridos os seguintes pontos 10-A) e 10-B):

«10-A) “Comunicador”, uma entidade responsável pela comunicação de dados à Comissão;

10-B) “Determinação de um veículo pesado”, a determinação das emissões de CO<sub>2</sub> ou dos parâmetros de entrada de um veículo pesado nos termos do artigo 9.º do Regulamento (UE) 2017/2400 ou a avaliação do desempenho do veículo no que diz respeito à influência do mesmo nas emissões de CO<sub>2</sub> e no consumo de combustível nos termos do artigo 8.º do Regulamento de Execução (UE) 2022/1362 da Comissão;»;

g) O ponto 11) passa a ter a seguinte redação:

«11) “Veículo com nível nulo de emissões”, um termo que designa os seguintes veículos:

- a) Veículo pesado a motor com emissões de CO<sub>2</sub> não superiores a 5 g/(t·km) ou 5 g/(p·km), determinadas nos termos do artigo 9.º do Regulamento (UE) 2017/2400;
- b) Veículo pesado a motor que preenche as condições estabelecidas no anexo I, ponto 1.1.4, do presente regulamento, se não tiverem sido determinadas emissões de CO<sub>2</sub> nos termos do Regulamento (UE) 2017/2400;
- c) Reboque equipado com um dispositivo que sustenta ativamente a sua propulsão e não tem um motor de combustão interna ou tem um motor de combustão interna cujas emissões, determinadas nos termos do Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho e das medidas de execução deste regulamento, ou nos termos do Regulamento n.º 49 da UNECE, são inferiores a 5 g CO<sub>2</sub>/kWh;»;

h) O ponto 12) passa a ter a seguinte redação:

12) “Veículo pesado com um nível baixo de emissões”, um veículo pesado, que não é um veículo pesado com nível nulo de emissões, cujas emissões específicas de CO<sub>2</sub> são inferiores a metade das emissões de referência de CO<sub>2</sub> de todos os veículos do subgrupo de veículos ao qual o veículo pesado pertence, determinadas de acordo com o anexo I, ponto 2.3.4;»;

i) São aditados os seguintes pontos 16) a 23):

«16) “Veículo primário de um veículo pesado”, um veículo primário, na aceção do artigo 3.º, ponto 22), do Regulamento (UE) 2017/2400, para cuja simulação é atribuída uma carroçaria genérica que corresponde à carroçaria real do veículo pesado no que diz respeito à configuração do piso (elevado/rebaixado), ao número de andares (um andar/dois andares) e a quaisquer outros parâmetros aplicáveis;

17) “Veículo completado”, um veículo completado na aceção do artigo 3.º, ponto 26), do Regulamento (UE) 2018/858;

18) “Veículo completo”, um veículo completo na aceção do artigo 3.º, ponto 27), do Regulamento (UE) 2018/858;

19) “Veículo todo-o-terreno”, um veículo todo-o-terreno na aceção do anexo I, parte A, ponto 2.1, do Regulamento (UE) 2018/858;

20) “Veículo para fins especiais”, o veículo para fins especiais na aceção do artigo 3.º, ponto 31), do Regulamento (UE) 2018/858;

21) “Veículo todo-o-terreno para fins especiais”, um veículo todo-o-terreno para fins especiais especificado no anexo I, parte A, ponto 2.3.1, do Regulamento (UE) 2018/858;

22) “Certificado de conformidade”, um certificado de conformidade na aceção do artigo 3.º, ponto 5), do Regulamento (UE) 2018/858;

23) “Contrato público”, no contexto de processos de contratação pública e salvo disposição em contrário, um contrato público, na aceção do artigo 2.º, n.º 1, ponto 5), da Diretiva 2014/24/UE, um “contrato”, na aceção do artigo 2.º, ponto 1), da Diretiva 2014/25/UE, e uma “concessão”, na aceção do artigo 5.º, ponto 1), da Diretiva 2014/23/UE.»;

j) É aditado o seguinte parágrafo:

«Para os efeitos do presente regulamento, entende-se por “grupo de fabricantes ligados” um fabricante e as empresas a ele ligadas.

“Empresas ligadas” são:

a) Empresas na qual o fabricante detém, direta ou indiretamente:

i) o poder de exercer mais de metade dos direitos de voto, ou

ii) o poder de designar mais de metade dos membros do conselho de supervisão ou do conselho de administração ou dos órgãos que representam legalmente a empresa, ou

iii) o direito de gerir os negócios da empresa;

b) Empresas que, direta ou indiretamente, detêm, relativamente ao fabricante, os direitos ou poderes a que se refere a alínea a);

c) Empresas nas quais uma empresa das referidas na alínea b) detém, direta ou indiretamente, os direitos ou poderes a que se refere a alínea a);

d) Empresas nas quais o fabricante e uma ou mais empresas das referidas nas alíneas a), b) ou c), ou nas quais duas ou mais dessas empresas, detêm conjuntamente os direitos ou poderes a que se refere a alínea a);

e) Empresas nas quais os direitos ou poderes a que se refere a alínea a) são detidos conjuntamente pelo fabricante, ou por uma ou mais das suas empresas ligadas referidas nas alíneas a) a d), e por um ou mais terceiros.»;

4) São inseridos os seguintes artigos 3.º-A a 3.º-C:

«Artigo 3.º-A

### **Objetivos de emissões de CO<sub>2</sub>**

1. As emissões médias de CO<sub>2</sub> da frota de veículos pesados a motor novos da União, exceto os veículos para fins especiais, veículos todo-o-terreno, veículos todo-o-terreno para fins especiais e veículos de serviço, devem observar as seguintes reduções percentuais, em comparação com as emissões médias de CO<sub>2</sub> do período de referência do ano de 2019:

a) Subgrupos de veículos 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD e 10-LH: 15 % nos períodos de referência dos anos 2025 a 2029;

- b) Todos os subgrupos de veículos: 45 % nos períodos de referência dos anos 2030 a 2034;
  - c) Todos os subgrupos de veículos: 65 % nos períodos de referência dos anos 2035 a 2039;
  - d) Todos os subgrupos de veículos: 90 % nos períodos de referência dos anos a partir de 2040.
2. Os subgrupos de veículos devem contribuir para estes objetivos de emissões de CO<sub>2</sub> como se estabelece no anexo I, ponto 4.3.
3. As emissões de CO<sub>2</sub> da frota de reboques novos da União devem ser reduzidas de acordo com o anexo I, ponto 4.3.

#### Artigo 3.º-B

##### **Objetivo “veículo com nível nulo de emissões” para os autocarros urbanos**

1. Os fabricantes dos veículos a que se refere o anexo I, ponto 4.2, devem cumprir as percentagens mínimas de veículos com nível nulo de emissões na sua frota de veículos pesados novos em conformidade com o anexo I, ponto 4.3. No caso dos autocarros urbanos novos, a partir do período de referência de 2030 a percentagem de veículos com nível nulo de emissões deve ser de 100 %.
2. Os Estados-Membros podem decidir excluir da obrigação prevista no presente artigo uma percentagem limitada dos autocarros urbanos matriculados em cada período de referência, confirmando que o propósito do veículo não pode ser igualmente assegurado por um veículo com nível nulo de emissões e que, portanto, é do interesse público matricular para o efeito um veículo cujo nível de emissões não é nulo, tendo em conta a relação custo-benefícios, em termos socioeconómicos, nas condições geomorfológicas ou meteorológicas específicas.
- A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 17.º, para definir a percentagem máxima de veículos que um Estado-Membro pode excluir, bem como a relação custo-benefícios, em termos socioeconómicos, em condições geomorfológicas e meteorológicas específicas, passível de justificar a exclusão a que se refere o parágrafo anterior.
3. No que diz respeito à utilização dos veículos a que se refere o presente artigo, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 17.º, para estabelecer especificações técnicas comuns, inclusive normas, sobre os seguintes aspetos:

- a) A interoperabilidade técnica e a interoperabilidade aberta entre as infraestruturas de carregamento e de reabastecimento e os veículos, em termos de ligações físicas e de intercâmbio de comunicações;
- b) A partilha e utilização seguras dos dados gerados.

#### Artigo 3.º-C

##### **Processos de contratação pública**

1. As autoridades adjudicantes ou entidades adjudicantes devem basear a adjudicação dos contratos públicos para a aquisição ou utilização dos veículos a que se refere o artigo 3.º-B na proposta economicamente mais vantajosa que apresente a

melhor relação qualidade/preço e na contribuição da proposta para a segurança do fornecimento, respeitado o direito internacional aplicável.

2. Avalia-se a contribuição da proposta para a segurança do fornecimento com base, nomeadamente, nos seguintes elementos:

- a) Percentagem dos produtos ou das propostas com origem em países terceiros, determinada nos termos do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho;
- b) Introdução, por países terceiros, de medidas restritivas ou de distorção incidentes nos veículos em causa ou na interoperabilidade técnica, ou na interoperabilidade aberta, entre as infraestruturas de carregamento e de reabastecimento e os veículos;
- c) Disponibilidade de peças sobresselentes essenciais para o funcionamento do equipamento objeto da proposta;
- d) Compromisso do proponente de que eventuais alterações na sua cadeia de abastecimento durante a execução do contrato não afetarão negativamente a execução do contrato;
- e) Certificação ou documentação que mostre que a organização da cadeia de abastecimento do proponente lhe permitirá cumprir o requisito de segurança do fornecimento.

3. Em conformidade com o artigo 3.º-B, é atribuída ao critério de adjudicação relativo à contribuição da proposta para a segurança do fornecimento uma ponderação compreendida entre 15 % e 40 %.»;

5) No artigo 4.º, primeiro parágrafo, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Os dados comunicados para os veículos pesados novos do fabricante matriculados no período de referência anterior; e»;

6) O artigo 5.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. A partir de 1 de julho de 2020 e para cada período de referência subsequente até ao período de referência do ano de 2029, a Comissão determina, para cada fabricante, o fator “com nível nulo ou baixo de emissões” para o período de referência anterior.

O fator “com nível nulo ou baixo de emissões” tem em conta o número e as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados com nível nulo ou baixo de emissões da frota do fabricante.»;

b) O n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. Para os períodos de referência de 2025 a 2029, o fator “com nível nulo ou baixo de emissões” é determinado com base num valor de referência de 2 %, de acordo com o anexo I, ponto 2.3.2.»;

c) O n.º 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. O fator “com nível nulo ou baixo de emissões” pode reduzir as emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> de um fabricante no máximo em 3 %. A contribuição para este fator dos veículos pesados com nível nulo de emissões da categoria N, exceto os

pertencentes aos subgrupos 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD e 10-LH, pode reduzir as emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> de um fabricante no máximo em 1,5 %.»;

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

«Artigo 6.º

#### **Objetivos específicos de emissões de CO<sub>2</sub> dos fabricantes**

Para o período de referência do ano de 2025 e para cada período de referência subsequente, a Comissão determina, para cada fabricante, um objetivo específico de emissões de CO<sub>2</sub> para o período de referência anterior. Esse objetivo específico é determinado de acordo com o anexo I, ponto 4.1.»;

- 8) São inseridos os seguintes artigos 6.º-A e 6.º-B:

«Artigo 6.º-A

#### **Transferência de veículos entre fabricantes**

1. Para efeitos do cálculo das emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> dos fabricantes nos termos do artigo 4.º e do anexo I, ponto 2.2, podem ser transferidos veículos individuais entre fabricantes se estiverem preenchidas as seguintes condições:

a) Todas as transferências: o pedido é apresentado conjuntamente pelo fabricante que transfere e pelo fabricante recetor;

b) Transferência de veículos cujo nível de emissões não é nulo: o fabricante que transfere e o fabricante recetor pertencem a um grupo de fabricantes ligados;

c) Transferências de veículos com nível nulo de emissões entre fabricantes que não pertencem a um grupo de fabricantes ligados: o número de veículos com nível nulo de emissões transferidos para um fabricante não excede 5 % dos veículos pesados novos desse fabricante matriculados no período de referência em causa.

Os fabricantes devem comunicar os pedidos de transferência à Comissão utilizando as ferramentas eletrónicas por ela disponibilizadas.

2. Se considerar que as condições de uma transferência estão preenchidas, a Comissão não tem em conta o veículo transferido no cálculo dos valores atinentes do fabricante que transfere, mas tê-lo-á em conta no cálculo dos valores atinentes do fabricante recetor.

Artigo 6.º-B

#### **Isenção aplicável aos fabricantes que produzem um número reduzido de veículos**

1. Se, num determinado período de referência, tiverem sido matriculados menos de 100 veículos pesados novos de determinado fabricante, as emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> previstas no artigo 4.º e no anexo I, ponto 2.7, e os objetivos específicos de emissões de CO<sub>2</sub> previstos no artigo 6.º e no anexo I, ponto 4.1, são fixados no valor 0 no período de referência em causa.

2. Os valores das emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> e das emissões específicas de CO<sub>2</sub> não são incluídos nos dados publicados nos termos do artigo 11.º relativos aos fabricantes e períodos de referência em causa.

3. A isenção estabelecida no n.º 1 não é aplicável num determinado período de referência em qualquer dos seguintes casos:

- a) A pedido do fabricante;
  - b) Se o fabricante solicitar uma transferência de veículos nos termos do artigo 6.º-A;
  - c) Se o fabricante fizer parte de um grupo de fabricantes ligados que tenham matriculado coletivamente mais de 100 veículos no período de referência em causa ou fizer parte de um grupo de fabricantes ligados que compreenda um fabricante ao qual não seja aplicável a isenção prevista no n.º 1.
4. Os fabricantes que façam parte de um grupo na aceção do n.º 3, alínea c), e tenham matriculado menos de 100 veículos no período de referência em causa devem informar disso a Comissão.
5. Os fabricantes aos quais não seja aplicável a isenção estabelecida no n.º 1 devem informar a Comissão, em cada período de referência, de todas as suas empresas ligadas que preencham as condições da isenção estabelecida no n.º 1.
6. Os fabricantes devem comunicar as informações necessárias à Comissão utilizando as ferramentas eletrónicas por ela disponibilizadas.»;
- 9) O artigo 7.º é alterado do seguinte modo:
- a) No n.º 1, primeiro parágrafo, a primeira frase passa a ter a seguinte redação:

«Para determinar o cumprimento, por determinado fabricante, dos objetivos específicos de emissões de CO<sub>2</sub> do mesmo nos períodos de referência dos anos 2025 a 2039, devem ser tidos em conta os créditos de emissões ou débitos de emissões do fabricante em causa, determinados nos termos do anexo I, ponto 5, que correspondem ao número de veículos pesados novos do fabricante no período de referência em causa, multiplicado:»;
  - b) No n.º 1, segundo parágrafo, «2029» é substituído por «2039»;
  - c) No n.º 1, o terceiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«Podem ser constituídos débitos de emissões nos períodos de referência dos anos 2025 a 2039. No entanto, o débito total de emissões de determinado fabricante não pode ser superior a 5 % do objetivo específico de emissões de CO<sub>2</sub> do fabricante em causa, multiplicado pelo número de veículos pesados do fabricante no período em questão («limite de débitos de emissões»).»;
  - d) No n.º 1, o quarto parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«Os eventuais créditos de emissões e débitos de emissões constituídos nos períodos de referência dos anos 2025 a 2039 transitam de um período de referência para o período de referência subsequente. No entanto, os eventuais débitos de emissões remanescentes nos períodos de referência dos anos de 2029, 2034 e 2039 devem ser eliminados.»;
  - e) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Estabelecem-se as trajetórias de redução das emissões de CO<sub>2</sub> para cada fabricante de acordo com o anexo I, ponto 5.1, com base nas seguintes trajetórias lineares:

    - a) Entre as emissões de referência de CO<sub>2</sub> e o objetivo de emissões de CO<sub>2</sub> para o período de referência dos anos de 2025 ou 2030, nos termos do artigo 3.º-A, n.º 1, alíneas a) e b);

- b) Entre o objetivo de emissões de CO<sub>2</sub> para o período de referência do ano de 2025 e o objetivo de emissões de CO<sub>2</sub> para o período de referência do ano de 2030, nos termos do artigo 3.º-A, n.º 1, alínea b);
- c) Entre o objetivo de emissões de CO<sub>2</sub> para o período de referência do ano de 2030 e o objetivo de emissões de CO<sub>2</sub> para o período de referência do ano de 2035, nos termos do artigo 3.º-A, n.º 1, alínea c);
- d) Entre o objetivo de emissões de CO<sub>2</sub> para o período de referência do ano de 2035 e o objetivo de emissões de CO<sub>2</sub> para o período de referência do ano de 2040, nos termos do artigo 3.º-A, n.º 1, alínea d).»;

10) São inseridos os seguintes artigos 7.º-A e 7.º-B:

«Artigo 7.º-A

#### **Atribuição de veículos a fabricantes**

No cálculo das emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> nos termos do artigo 4.º e dos objetivos específicos de emissões de CO<sub>2</sub> nos termos artigo 6.º, os veículos matriculados num determinado período de referência são atribuídos aos seguintes fabricantes:

- a) No caso dos veículos da categoria N, ao fabricante de veículos, na aceção do artigo 3.º, ponto 4-A), do Regulamento (UE) 2017/2400;
- b) No caso dos veículos da categoria M, ao fabricante do veículo primário, na aceção do artigo 3.º, ponto 29), do Regulamento (UE) 2017/2400;
- c) No caso dos veículos da categoria O, ao fabricante de veículos, na aceção do artigo 2.º, ponto 5), do Regulamento de Execução (UE) 2022/1362.

Artigo 7.º-B

#### **Cálculo das emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> de veículos da categoria M**

No caso dos veículos da categoria M, aplica-se o seguinte:

- a) Para o cálculo das emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> de um subgrupo de determinado fabricante, um veículo pesado novo da categoria M é considerado, com as suas emissões específicas de CO<sub>2</sub>, como veículo completo ou completado no anexo I, ponto 2.2.2, não sendo considerado no anexo I, ponto 2.2.3.
- b) No entanto, a pedido do fabricante a que se refere o artigo 7.º-A, alínea b), e sob reserva da condição estabelecida no n.º 3, um veículo pesado novo da categoria M é considerado, com as emissões específicas de CO<sub>2</sub> do seu veículo primário, no anexo I, ponto 2.2.3, não sendo considerado no anexo I, ponto 2.2.2.
- c) O pedido a que se refere a alínea b) relativo a um veículo pesado novo da categoria M não é admissível se o fabricante do veículo, na aceção do artigo 7.º-A, alínea b), e o fabricante do correspondente veículo completo ou completado, na aceção do artigo 3.º, ponto 4-A), do Regulamento (UE) 2017/2400, forem empresas ligadas ou a mesma entidade jurídica. Apresentando o referido pedido, o fabricante declara que esta condição é satisfeita e deve facultar à Comissão as informações de apoio que esta lhe solicitar;
- d) A Comissão, com o apoio da Agência, disponibiliza em tempo útil, em formato eletrónico, as ferramentas e as orientações processuais necessárias para que os fabricantes comuniquem os pedidos a que se refere a alínea b).»;

11) O artigo 8.º é alterado do seguinte modo:

- a) No n.º 1, alínea a), «a 2029» é substituído por «em diante»;
- b) No n.º 1, é suprimida a alínea b);
- c) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Considera-se que um fabricante tem emissões de CO<sub>2</sub> excedentárias em qualquer dos seguintes casos:

- a) Se, em qualquer dos períodos de referência dos anos 2025 a 2028, 2030 a 2033 e 2035 a 2038, 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, terceiro parágrafo;
- b) Se, no período de referência dos anos de 2029, 2034, 2039 e 2040, a soma dos débitos de emissões, subtraída da soma dos créditos de emissões, for positiva;
- c) Se, a partir do período de referência de 2041, as emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> do fabricante excederem o objetivo específico de emissões de CO<sub>2</sub> deste.»;

12) O artigo 9.º é alterado do seguinte modo:

- a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. As autoridades homologadoras e os fabricantes devem comunicar sem demora à Comissão os seguintes desvios em relação aos dados comunicados:

- a) Se, na sequência de verificações efetuadas em conformidade com o procedimento descrito no artigo 13.º do presente regulamento, os valores das emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados em serviço se desviarem dos valores indicados nos certificados de conformidade ou no ficheiro de informações ao cliente referido no artigo 9.º, n.º 4, do Regulamento (UE) 2017/2400;
- b) Se, na determinação das emissões de CO<sub>2</sub>, forem identificados erros devidos a dados de entrada errados ou a outras causas;
- c) Se forem identificados erros na vigilância e comunicação das emissões de CO<sub>2</sub>;
- d) Quaisquer desvios além dos mencionados nas alíneas a), b) e c).»;

- b) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. A Comissão tem em conta os desvios a que se refere o n.º 1 no cálculo das emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> do fabricante em causa e das emissões de referência de CO<sub>2</sub> e pondera a alteração em conformidade das decisões adotadas nos termos do artigo 11.º. A Comissão não é obrigada a ter em conta os desvios se o novo cálculo das emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> do fabricante ou das emissões de referência de CO<sub>2</sub> resultar num desvio inferior a 0,1 %.»;

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

«Artigo 10.º

#### **Avaliação das emissões de referência de CO<sub>2</sub>**

1. A fim de preservar a robustez e a representatividade das emissões de referência de CO<sub>2</sub> dos subgrupos de veículos aos quais se aplica, como período de comunicação nos termos do anexo I, ponto 3.2, o período de referência do ano de 2024 ou de um ano posterior, a Comissão avalia a aplicação das condições ao abrigo das quais as emissões de referência de CO<sub>2</sub>

- foram determinadas e decide se as emissões foram indevidamente aumentadas e, em caso afirmativo, o modo como devem ser corrigidas.
2. Se concluir que a totalidade ou uma parte das emissões de referência deve ser corrigida, a Comissão adota, em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 16.º, n.º 2, um ato de execução que proceda a essas correções.»;
- 14) O artigo 11.º é alterado do seguinte modo:
- a) No n.º 1, o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:
- «A lista a publicar até 30 de abril do ano seguinte ao ano em que terminou determinado período de comunicação deve incluir as emissões de referência de CO<sub>2</sub> determinadas nesse período de comunicação.»;
- b) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:
- «2. A Comissão altera os atos de execução adotados nos termos do n.º 1 de acordo com o seguinte:
- a) Se os procedimentos de homologação a que se refere o Regulamento (CE) n.º 595/2009 tiverem sido alterados noutros elementos além dos valores relativos à carga útil e ao número de passageiros utilizados para a determinação das emissões de CO<sub>2</sub>, de tal forma que o nível de emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos representativos especificados ao abrigo do presente número aumente ou diminua mais de 5 g de CO<sub>2</sub>/km:
- i) Calculam-se as emissões de referência ajustadas de acordo com o anexo II, ponto 1;
- ii) Publicam-se os novos valores em complemento dos valores anteriores, indicando o período de referência no qual se aplicam pela primeira vez;
- b) Se os anexos tiverem sido alterados nos termos do artigo 14.º, n.º 1, alíneas a) a f):
- i) As emissões de referência de CO<sub>2</sub> anteriormente publicadas são novamente calculadas em conformidade com o anexo I, tendo em conta os parâmetros alterados de acordo com uma das alíneas, de a) a f), do artigo 14.º, n.º 1;
- ii) O conjunto das emissões de referência de CO<sub>2</sub> novamente calculadas é publicado e substitui o anterior conjunto de emissões de referência a partir do período de referência no qual se aplicam pela primeira vez os parâmetros alterados de acordo com uma das alíneas, de a) a f), do artigo 14.º, n.º 1.»;
- c) É aditado o seguinte número:
- «3. Caso sejam alterados os procedimentos de homologação a que se refere o n.º 2, alínea a), o ato de execução que os altera deve indicar ou estabelecer uma metodologia para a definição de um ou mais veículos representativos do subgrupo de veículos em causa, incluindo as ponderações estatísticas e os valores da carga útil e do número de passageiros dos mesmos a utilizar na determinação das emissões de CO<sub>2</sub>, com base nos quais é determinado o ajustamento a que se refere o n.º 2, alínea a), tendo em consideração os dados

de vigilância comunicados nos termos do presente regulamento e as características técnicas dos veículos enumeradas no artigo 12.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2017/2400. Estes atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 16.º, n.º 2, do presente regulamento.»;

15) Ao artigo 13.º, n.º 3, é aditada a seguinte frase:

«Na impossibilidade de corrigir os dados constantes dos ficheiros de informações ao cliente, dos certificados de conformidade e dos certificados de homologação individual em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/858, a autoridade homologadora competente deve emitir uma declaração retificativa com os dados corrigidos e transmiti-la à Comissão e às partes interessadas.»;

16) São inseridos os seguintes artigos 13.º-A a 13.º-F:

«Artigo 13.º-A

### **Vigilância e comunicação de informações pelos Estados-Membros**

1. A partir do período de referência do ano de [*Serviço das Publicações: inserir o ano: se a entrada em vigor for anterior a 1 de julho, inserir o ano de entrada em vigor do regulamento menos 1; se a entrada em vigor for posterior a 30 de junho, inserir o ano seguinte*], os Estados-Membros devem vigiar os dados especificados no anexo IV, parte A, correspondentes aos veículos pesados novos matriculados pela primeira vez na União.

Anualmente, até 30 de setembro, a partir de 2020, inclusive, as autoridades competentes dos Estados-Membros devem comunicar à Comissão os dados do período de referência anterior de 1 de julho a 30 de junho, de acordo com o procedimento de comunicação de informações descrito no anexo V.

2. As autoridades competentes responsáveis pela vigilância e comunicação dos dados em conformidade com o presente regulamento são as designadas pelos Estados-Membros nos termos do artigo 7.º, n.º 6, do Regulamento (UE) 2019/631.

3. Os veículos concebidos e construídos, ou adaptados, para utilização pela proteção civil, pelos bombeiros ou pelas forças responsáveis pela manutenção da ordem pública estão sujeitos à obrigação prevista no presente artigo, salvo se dela estiverem isentos por força de outras disposições.

4. Independentemente de estarem isentos do disposto no artigo 3.º-A, os veículos matriculados para utilização pela proteção civil, pelos bombeiros, pelos serviços de emergência médica e pelas forças responsáveis pela manutenção da ordem pública, bem como os veículos matriculados para utilização pelas forças armadas, estão sujeitos à obrigação prevista no presente artigo, salvo se dela estiverem isentos por força de outras disposições.

Artigo 13.º-B

### **Comunicação de informações pelos fabricantes ou por outras entidades responsáveis pela determinação das emissões de CO<sub>2</sub> de veículos pesados**

1. Os fabricantes ou outras entidades responsáveis pela determinação de veículos pesados que sejam abrangidos pelas obrigações estabelecidas no artigo 9.º do Regulamento (UE) 2017/2400 ou no artigo 8.º do Regulamento de Execução (UE) 2022/1362, devem comunicar os dados dos veículos pesados novos de acordo com as disposições constantes do anexo IV, parte B.

Anualmente, até 30 de setembro, esses fabricantes ou entidades devem comunicar à Comissão, de acordo com o procedimento de comunicação de informações estabelecido no anexo V, os referidos dados relativos a todos os veículos pesados novos com data de determinação ou avaliação abrangida pelo período de referência terminado a 30 de junho.

O presente número não é aplicável a fabricantes nem outras entidades isentos nos termos do artigo 6.º-B.

2. Cada fabricante ou outra entidade, na aceção do n.º 1, deve designar um ponto de contacto para efeitos da comunicação de dados em conformidade com o presente regulamento.

3. A obrigação de comunicação de informações prevista no artigo 13.º-A, n.ºs 3 e 4, é aplicável aos fabricantes e a outras entidades na aceção do n.º 1.

#### Artigo 13.º-C

##### **Registo central dos dados relativos a veículos pesados**

1. A Comissão mantém um registo central dos dados relativos aos veículos pesados (a seguir designado por «registo») comunicados de acordo com os artigos 13.º-A e 13.º-B.

O registo é público, com exceção das entradas de dados enumeradas no anexo V, ponto 3.2.2.

No que diz respeito à entrada de dados 23 especificada no anexo IV, parte B, ponto 2, o valor é disponibilizado ao público sob a forma de intervalo de variação em conformidade com o anexo IV, parte C.

2. Incumbe à Agência gerir o registo, em nome da Comissão.

#### Artigo 13.º-D

##### **Vigilância dos resultados de ensaios de verificação em estrada**

1. A Comissão vigia os resultados dos ensaios em estrada, se disponíveis, realizados no âmbito do Regulamento (CE) n.º 595/2009 para verificar as emissões de CO<sub>2</sub> e o consumo de combustível dos veículos pesados novos.

2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 17.º, para completar o presente regulamento especificando os dados a comunicar pelas autoridades competentes dos Estados-Membros para efeitos do n.º 1 do presente artigo.

#### Artigo 13.º-E

##### **Qualidade dos dados**

1. As autoridades competentes e os fabricantes são responsáveis pela exatidão e qualidade dos dados que comunicam nos termos dos artigos 13.º-A e 13.º-B. Incumbe-lhes informar a Comissão sem demora dos erros eventualmente detetados nos dados comunicados.

2. A Comissão verifica, ela própria, a qualidade dos dados comunicados nos termos dos artigos 13.º-A e 13.º-B.

3. Se a Comissão for informada de erros nos dados ou detetar, na sua verificação, discrepâncias no conjunto de dados, incumbe-lhe tomar as medidas eventualmente necessárias para corrigir os dados publicados no registo a que se refere o artigo 13.º-C.

4. A Comissão pode estabelecer, por meio de atos de execução, as medidas de verificação e correção a que se referem os n.ºs 2 e 3 do presente artigo. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 16.º.

#### Artigo 13.º-F

##### **Coimas**

1. A Comissão pode aplicar coimas nos seguintes casos:

a) Se considerar que os dados comunicados pelo fabricante nos termos do artigo 5.º do presente regulamento se desviam dos dados resultantes do ficheiro de registos do fabricante ou do certificado de homologação do motor emitido no âmbito do Regulamento (CE) n.º 595/2009 e que o desvio é intencional ou devido a negligência grave;

b) Se os dados não forem apresentados no prazo aplicável nos termos do artigo 5.º, n.º 1, e o atraso não puder ser devidamente justificado.

Para efeitos de verificação dos dados a que se refere a alínea a), a Comissão pode consultar as autoridades homologadoras pertinentes.

As coimas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas e não podem exceder 30 000 EUR por veículo pesado afetado pelo desvio dos dados ou pelo atraso na apresentação destes a que se referem as alíneas a) e b).

2. A Comissão adota, com base nos princípios definidos no n.º 3 do presente artigo, atos delegados, nos termos do artigo 17.º, para completar o presente regulamento estabelecendo o procedimento e os métodos de cálculo e cobrança das coimas a que se refere o n.º 1 do presente artigo.

3. Os atos delegados a que se refere o n.º 2 devem respeitar os seguintes princípios:

a) O procedimento estabelecido pela Comissão respeita o direito a uma boa administração, designadamente o direito a ser ouvido e o direito a ter acesso ao processo, respeitando simultaneamente os interesses legítimos da confidencialidade e do sigilo comercial;

b) No cálculo da coima adequada, a Comissão orienta-se pelos princípios da eficácia, da proporcionalidade e da dissuasão, tendo em conta, se for caso disso, a gravidade e os efeitos do desvio ou do atraso, o número de veículos pesados afetados pelo desvio dos dados ou pelo atraso na apresentação destes, a boa-fé do fabricante, o grau de diligência e cooperação do fabricante e a reincidência, frequência e duração do desvio ou do atraso, bem como anteriores sanções aplicadas ao mesmo fabricante;

c) As coimas são cobradas sem demora indevida, mediante a fixação de prazos para o pagamento e incluindo a possibilidade de escalonar os pagamentos em várias prestações e fases, conforme seja mais adequado.

4. Os montantes das coimas são considerados receitas do orçamento geral da União.»;

17) O artigo 14.º passa a ter a seguinte redação:

#### «Artigo 14.º

##### **Alteração dos anexos**

1. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 17.º, para alterar os seguintes elementos do anexo I, a fim de ter em conta o

progresso técnico, a evolução da logística do transporte de mercadorias, os ajustamentos necessários decorrentes da aplicação do presente regulamento e as alterações da legislação subjacente em matéria de homologação, designadamente os Regulamentos (UE) 2018/858 e (UE) 595/2009:

- a) Critérios de definição dos subgrupos de veículos estabelecidos no ponto 1.1;
  - b) Critérios de definição dos veículos de serviço estabelecidos no ponto 1.2;
  - c) Critérios para a autonomia das diversas tecnologias do grupo motopropulsor estabelecidos no ponto 1.3;
  - d) Lista de perfis de exploração estabelecida no ponto 1.4;
  - e) Ponderação dos perfis de exploração estabelecida no ponto 2.1;
  - f) Carga útil, números de passageiros, massas de passageiros, cargas máximas tecnicamente admissíveis, números máximos de passageiros tecnicamente admissíveis e volumes de carga dos subgrupos de veículos *sg* estabelecidos no ponto 2.5;
  - g) Valores de quilometragem anual estabelecidos no ponto 2.6.
2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 17.º, para alterar os seguintes elementos do anexo IV:
- a) Requisitos de dados especificados nas partes A e B, de modo a ter em conta o progresso técnico, os ajustamentos necessários com base na aplicação do presente regulamento e as alterações da legislação subjacente em matéria de homologação, designadamente os Regulamentos (UE) 2018/858 e (UE) 595/2009;
  - b) Intervalos fixados na parte C, atualizando-os ou ajustando-os de modo a ter em conta modificações na conceção do veículo pesado e a assegurar que os intervalos continuam a ser relevantes para efeitos de informação e comparabilidade;
3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 17.º, para alterar os seguintes elementos do anexo V:
- a) Procedimento de vigilância e comunicação de informações estabelecido no anexo V, ajustando-o de modo a ter em conta a experiência adquirida na aplicação do presente regulamento e para adaptar o presente regulamento ao progresso técnico;
  - b) Ponto 3.2, aditando-lhe novas entradas de dados que tenham sido incluídas no registo.»
- 18) O artigo 15.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 15.º  
Revisão

Em 2028, incumbe à Comissão avaliar a eficácia e o impacto do presente regulamento e apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório com os resultados dessa avaliação.

Caso se justifique, pode acompanhar o relatório uma proposta de alteração do presente regulamento.»;

- 19) O artigo 17.º é alterado do seguinte modo:
- a) No n.º 2, a primeira frase passa a ter a seguinte redação:
- «O poder de adotar atos delegados a que se referem o artigo 3.º-B, o artigo 11.º, n.º 2, o artigo 13.º, n.º 4, segundo parágrafo, o artigo 13.º-C, n.º 3, o artigo 13.º-D, n.º 2, o artigo 13.º-E, n.º 4, o artigo 13.º-F, n.º 2, e o artigo 14.º, n.º 1, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos, a contar de [*Serviço das Publicações: inserir a data de entrada em vigor da presente regulamento*].»;
- b) No n.º 3, a primeira frase passa a ter a seguinte redação:
- «A delegação de poderes a que se referem o artigo 11.º, n.º 2, o artigo 13.º, n.º 4, segundo parágrafo, o artigo 13.º-C, n.º 3, o artigo 13.º-D, n.º 2, o artigo 13.º-E, n.º 4, o artigo 13.º-F, n.º 2, e o artigo 14.º, n.º 1, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho.»;
- c) No n.º 6, o texto «artigo 11.º, n.º 2, do artigo 13.º, n.º 4, segundo parágrafo, e do artigo 14.º, n.º 1» passa a ter a seguinte redação: «artigo 11.º, n.º 2, do artigo 13.º, n.º 4, segundo parágrafo, do artigo 13.º-C, n.º 3, do artigo 13.º-D, n.º 2, do artigo 13.º-F, n.º 2, e do artigo 14.º, n.º 1»;
- 20) Os anexos I, II e III do Regulamento (UE) 2019/1242 são substituídos pelos textos constantes do anexo I do presente regulamento;
- 21) O texto constante do anexo II do presente regulamento é aditado como anexos IV, V e VI do Regulamento (UE) 2019/1242;

#### *Artigo 2.º*

#### **Revogação do Regulamento (UE) 2018/956**

O Regulamento (UE) 2018/956 é revogado com efeitos a partir de [*Serviço das Publicações: inserir a data de aplicação*].

As remissões para o Regulamento (UE) 2018/956 entendem-se como remissões para o presente regulamento e são lidas de acordo com o quadro de correspondência constante do anexo VI do presente regulamento.

#### *Artigo 3.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 aplicável a partir de 1 de julho de [*Serviço das Publicações: inserir o ano civil correspondente ao ano do dia 1 de julho seguinte à entrada em vigor do presente ato*].

No entanto, no que diz respeito aos períodos de referência anteriores a [*Serviço das Publicações: inserir a data correspondente à data de aplicação*], continuam a aplicar-se o Regulamento (UE) 2019/1242, conforme aplicável a 30 de junho de [*Serviço das Publicações: inserir o ano civil correspondente ao ano do dia 1 de julho seguinte à entrada em vigor do presente ato*], e o Regulamento (UE) 2018/956, conforme aplicável a 30 de junho

de [*Serviço das Publicações: inserir o ano civil correspondente ao ano do dia 1 de julho seguinte à entrada em vigor do presente ato*].

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Estrasburgo, em

*Pelo Parlamento Europeu  
A Presidente*

*Pelo Conselho  
O Presidente*

## FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

### 1. CONTEXTO DA PROPOSTA/INICIATIVA

#### 1.1. Denominação da proposta/iniciativa

Proposta de regulamento que altera o Regulamento (UE) 2019/1242 no respeitante ao reforço das normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados novos em consonância com a ambição climática reforçada da União e à inclusão de obrigações de comunicação de informações e que revoga o Regulamento (UE) 2018/956.

#### 1.2. Domínios de intervenção abrangidos

Rubrica 3 — Recursos naturais e ambiente

Título 9 — Ambiente e ação climática

#### 1.3. A proposta/iniciativa refere-se:

- a uma nova ação
- a uma nova ação na sequência de um projeto-piloto/ação preparatória<sup>25</sup>
- à prorrogação de uma ação existente
- à fusão ou reorientação de uma ou mais ações para outra/uma nova ação

#### 1.4. Objetivo(s)

##### 1.4.1. Objetivos gerais

O objetivo geral da presente proposta consiste em definir novas normas de emissões para reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados novos e contribuir para a transição rumo à mobilidade de emissões nulas no contexto mais geral da ambição climática reforçada da UE para 2030 e da neutralidade climática da UE até 2050.

##### 1.4.2. Objetivos específicos

A presente proposta tem os seguintes objetivos específicos:

Reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados com uma boa relação custo-eficácia, em consonância com os objetivos climáticos da UE e contribuindo para o reforço da segurança energética da UE.

Proporcionar aos operadores e utilizadores europeus de transportes, a maior parte dos quais são PME, os benefícios decorrentes de uma maior disponibilidade de veículos mais eficientes em termos energéticos.

Reforçar o papel de liderança que a indústria da UE desempenha ao nível tecnológico e da inovação, canalizando investimentos para as tecnologias de emissões nulas.

##### 1.4.3. Resultados e impacto esperados

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

A proposta assegurará a redução das emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados, proporcionará benefícios aos operadores e utilizadores de transportes em termos de qualidade do ar e de redução do consumo de energia e reforçará o papel de liderança que a

<sup>25</sup> Tal como referido no artigo 58.º, n.º 2, alínea a) ou b), do Regulamento Financeiro.

cadeia de valor do setor automóvel desempenha ao nível tecnológico e da inovação. Preveem-se benefícios conexos adicionais, designadamente a melhoria da eficiência energética e o reforço da segurança energética.

#### 1.4.4. *Indicadores de desempenho*

*Especificar os indicadores que permitem monitorizar os progressos e os resultados.*

Foram identificados os seguintes indicadores:

1. As emissões médias de CO<sub>2</sub> da frota da UE de veículos pesados novos medidas na homologação serão monitorizadas anualmente;
2. As emissões de gases com efeito de estufa dos veículos pesados serão monitorizadas por intermédio dos inventários anuais de emissões de gases com efeito de estufa dos Estados-Membros;
3. O número e a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões matriculados pela primeira vez serão monitorizados por meio dos dados de monitorização anuais apresentados pelos Estados-Membros;
4. O nível de inovação será medido em termos de novas patentes registadas por fabricantes europeus de automóveis relacionadas com tecnologias de emissões nulas, recorrendo, para tal, a bases de dados de patentes acessíveis ao público;
5. O nível de emprego será monitorizado com base nos dados estatísticos do Eurostat publicamente disponíveis sobre a situação de emprego do setor na UE.

### 1.5. **Justificação da proposta/iniciativa**

#### 1.5.1. *Necessidade(s) a satisfazer a curto ou a longo prazo, incluindo um calendário pormenorizado de aplicação da iniciativa*

O fabricantes de veículos pesados matriculados pela primeira vez na União terão de monitorizar e comunicar as emissões e de cumprir as metas específicas de emissões de CO<sub>2</sub> revistas.

Os Estados-Membros terão de apresentar anualmente à Comissão e à Agência Europeia do Ambiente (AEA) dados técnicos sobre os veículos pesados matriculados pela primeira vez.

#### 1.5.2. *Valor acrescentado da intervenção da União (que pode resultar de diferentes fatores, por exemplo, melhor coordenação, mais segurança jurídica, maior eficácia ou complementaridades). Para efeitos do presente ponto, entende-se por «valor acrescentado da intervenção da União» o valor resultante da intervenção da União que se acrescenta ao valor que teria sido criado pelos Estados-Membros de forma isolada.*

As alterações climáticas são um problema transnacional que não pode ser resolvido unicamente por recurso a medidas nacionais ou locais. A coordenação da ação climática deve ser efetuada a nível europeu, sendo a ação da UE justificada pelo princípio da subsidiariedade. Iniciativas a nível nacional e local não seriam suficientes. A ausência de ação coordenada a nível da UE traduzir-se-ia num risco de fragmentação do mercado. Por si só, cada Estado-Membro representa um mercado demasiado pequeno para impulsionar mudanças a nível do setor e criar economias de escala.

1.5.3. *Ensinamentos retirados de experiências anteriores semelhantes*

A proposta baseia-se na legislação existente em matéria de obrigações de monitorização e de comunicação de informações e no domínio das normas de emissões de CO<sub>2</sub>.

1.5.4. *Compatibilidade com o quadro financeiro plurianual e eventuais sinergias com outros instrumentos adequados*

A presente proposta é compatível com os objetivos do Instrumento de Recuperação da União Europeia e do quadro financeiro plurianual para 2021-2027<sup>26</sup>, que contribuirão para concretizar a dupla transição ecológica e digital a que a Europa aspira.

Esta proposta legislativa completa as propostas apresentadas no pacote Objetivo 55 e a proposta Euro 7 e é coerente com elas.

1.5.5. *Avaliação das diferentes opções de financiamento disponíveis, incluindo possibilidades de reafetação*

Não aplicável.

---

<sup>26</sup> [https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027/documents\\_pt](https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027/documents_pt).

## 1.6. Duração e impacto financeiro da proposta/iniciativa

### duração limitada

- em vigor entre [DD/MM]AAAA e [DD/MM]AAAA
- Impacto financeiro no período compreendido entre AAAA e AAAA para as dotações de autorização e entre AAAA a AAAA para as dotações de pagamento.

### duração ilimitada

- Aplicação com um período de arranque progressivo entre 2024 a 2025,
- seguido de um período de aplicação a um ritmo de cruzeiro.

## 1.7. Modalidade(s) de gestão prevista(s)<sup>27</sup>

### Gestão direta pela Comissão

- pelos seus serviços, incluindo o 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 a 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 70.º e 71.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 assinalar mais de uma modalidade de gestão, queira especificar na secção «Observações».

Observações:

Não aplicável.

---

<sup>27</sup> As explicações sobre as modalidades de gestão e as referências ao regulamento financeiro estão disponíveis no sítio BudgWeb:

<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>.

## **2. MEDIDAS DE GESTÃO**

### **2.1. Disposições em matéria de acompanhamento e prestação de informações**

*Especificar a periodicidade e as condições.*

A iniciativa envolve uma dotação dos convénios administrativos vigentes entre a DG CLIMA e o JRC e um aumento da contribuição para a AEA.

É necessário recolher dados de diversas fontes, nomeadamente dos Estados-Membros, dos fabricantes de automóveis e das autoridades homologadoras nacionais. A coordenação das atividades de recolha de dados é realizada pela AEA e pela DG CLIMA, com a assistência do JRC.

Os Estados-Membros e os fabricantes comunicam anualmente dados sobre as matrículas de veículos novos. Estes conjuntos de dados constituem a base para determinar o cumprimento das normas por parte dos fabricantes e para lhes impor eventuais coimas. Os dados são confirmados por decisão da Comissão.

A proposta exige a avaliação de mais dados por parte da Comissão e da AEA, devido aos novos grupos de veículos abrangidos, às disposições relativas a isenções aplicáveis aos pequenos fabricantes e à transferência de veículos.

Serão comunicados anualmente dados sobre o consumo de combustível e/ou de energia elétrica em condições reais registados por veículos em circulação e dados sobre o desempenho em circulação, incluindo no que se refere aos veículos que passaram a ser abrangidos. As disposições jurídicas em vigor relativas à utilização de veículos em condições reais e sobre o desempenho em circulação foram reforçadas pelo colegislador, comparativamente à proposta da Comissão.

### **2.2. Sistema(s) de gestão e de controlo**

#### *2.2.1. Justificação da(s) modalidade(s) de gestão, do(s) mecanismo(s) de execução do financiamento, das modalidades de pagamento e da estratégia de controlo propostos*

A proposta não executa um programa financeiro, antes delineando uma política de longo prazo. Não são aplicáveis modalidades de gestão nem mecanismos de execução do financiamento nem modalidades de pagamento nem estratégias de controlo em função das taxas de erro.

#### *2.2.2. Informações sobre os riscos identificados e o(s) sistema(s) de controlo interno criado(s) para os atenuar*

Os métodos de controlo previstos estão estabelecidos no Regulamento Financeiro e nas normas de execução do mesmo. A presente proposta não diz respeito a um programa de despesas.

A monitorização eficaz e correta dos dados de matrícula dos veículos na aplicação da legislação e condições de concorrência equitativas entre os diversos fabricantes no mercado único da UE.

A recolha de dados relativos à utilização dos veículos em condições reais e o procedimento de verificação de veículos em circulação garantirão a deteção de irregularidades nos dados de matrícula dos veículos e a adoção em tempo útil de medidas corretivas eficazes, permitindo igualmente garantir que a eficácia a longo prazo das metas da UE em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> não é posta em causa.

Os principais sistemas de controlo interno incluem a verificação dos dados técnicos e de matrícula comunicados.

- 2.2.3. *Estimativa e justificação da relação custo-eficácia dos controlos (rácio «custos de controlo/valor dos respetivos fundos geridos») e avaliação dos níveis previstos de risco de erro (no pagamento e no encerramento)*

Esta iniciativa não implica novos controlos/riscos significativos não abrangidos pelo quadro de controlo interno existente. Não estão previstas medidas específicas além da aplicação do Regulamento Financeiro.

### **2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades**

*Especificar as medidas de prevenção e de proteção existentes ou previstas, como, por exemplo, da estratégia antifraude.*

Além da aplicação do Regulamento Financeiro para prevenir fraudes e irregularidades, os requisitos reforçados de redução das emissões de CO<sub>2</sub> e o alargamento do âmbito de aplicação previstos na presente proposta serão acompanhados de uma melhor monitorização e comunicação dos conjuntos de dados sobre as emissões em condições reais de circulação e a verificação de veículos em circulação.

### 3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA/INICIATIVA

#### 3.1. Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(ais) 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	Tipo de despesa	Participação			
	Número	DD/DND <sup>28</sup>	dos países EFTA <sup>29</sup>	dos países candidatos <sup>30</sup>	de países terceiros	na aceção do artigo 21.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento Financeiro
3	09 02 03 Atenuação das alterações climáticas e adaptação às mesmas	DD	SIM	NÃO	NÃO	NÃO
3	09 10 02 Agência Europeia do Ambiente	DD	SIM	SIM	NÃO	NÃO
7	20 02 01 01 — Agentes contratuais	DND	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO

Novas rubricas orçamentais, cuja criação é solicitada: Não aplicável.

<sup>28</sup> DD. DD = dotações diferenciadas/DND = dotações não diferenciadas.

<sup>29</sup> EFTA: Associação Europeia de Comércio Livre.

<sup>30</sup> Países candidatos e, se aplicável, países candidatos potenciais dos Balcãs Ocidentais.

### 3.2. Impacto financeiro estimado da proposta nas dotações

#### 3.2.1. Síntese do 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:

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica do quadro financeiro plurianual			3	«Recursos naturais e ambiente»				
<b>DG: AÇÃO CLIMÁTICA</b>			<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>TOTAL</b>
Dotações operacionais								
09 02 03 Atenuação das alterações climáticas e adaptação às mesmas	Compromissos	1)		0,100	0,100	0,100	0,100	<b>0,400</b>
	Pagamentos	2)		0,100	0,100	0,100	0,100	<b>0,400</b>
Dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos								
		3)						
<b>TOTAL das dotações para a DG CLIMA</b>	Compromissos	= 1 + 3		0,100	0,100	0,100	0,100	<b>0,400</b>
	Pagamentos	= 2 + 3		0,100	0,100	0,100	0,100	<b>0,400</b>

- O JRC desempenhará um papel fundamental no apoio à Comissão em algum do trabalho técnico necessário. Há um convénio administrativo em vigor entre a DG CLIMA e o JRC.

Agência: Agência Europeia do Ambiente (AEA)		2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
Dotações operacionais							
Título 1: Despesas com pessoal	Compromissos	(1a)	0,299	0,735	0,750	0,765	2,549
	Pagamentos	(2a)	0,299	0,735	0,750	0,765	2,549

Título 2: Infraestruturas	Compromissos	(1b)		0,080	0,080			<b>0,160</b>
	Pagamentos	(2b)		0,080	0,080			<b>0,160</b>
Título 3: Despesas operacionais	Compromissos	(1c)			0,020	0,040	0,040	<b>0,100</b>
	Pagamentos	(2c)			0,020	0,040	0,040	<b>0,100</b>
Dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos								
		3)						
<b>TOTAL das dotações para a agência AEA*</b>	Compromissos	= 1a + 1b + 1c		0,379	0,835	0,790	0,805	<b>2,809</b>
	Pagamentos	= 2 a + 2b + 2c		0,379	0,835	0,790	0,805	<b>2,809</b>

\*O impacto orçamental dos recursos financeiros adicionais para a Agência Europeia do Ambiente será compensado por uma redução compensatória do orçamento LIFE, mais especificamente da rubrica orçamental «09 02 03 Atenuação das alterações climáticas e adaptação às mesmas» da DG CLIMA.

- Despesas com pessoal: serão necessários um agente temporário (AD) adicional e um agente contratual (AC) adicional para as seguintes funções: i) coordenação, preparação e acompanhamento das atividades de recolha, análise e tratamento adicionais de dados necessárias para gerir o aumento do número absoluto de emissões de veículos a monitorizar e comunicar, ii) implementação e utilização do sistema de comunicação de informações e dos sistemas de garantia da qualidade e de controlo da qualidade dos dados referentes aos veículos que passaram a ser abrangidos e gestão de dados e assistência técnica relativos aos fabricantes adicionais.

Serão necessários três agentes contratuais adicionais (começando com dois em 2024) para as seguintes funções:

Apoio à conceção e desenvolvimento de uma série de metodologias de certificação pormenorizadas (por exemplo para demonstrar o cumprimento dos critérios de qualidade da UE relativos às remoções de carbono estabelecidos no artigo 8.º da proposta de regulamento correspondente);

Recolha de dados sobre a monitorização, a comunicação de informações e a verificação, por exemplo relativamente a uma série de atividades de fixação de carbono relacionadas com a reposição do equilíbrio hídrico das zonas húmidas, a gestão das culturas e iniciativas de florestação/reflorestação;

Apoio às ligações entre registos (por exemplo dos regimes de certificação e dos inventários nacionais de gases com efeito de estufa).

- Despesas com infraestruturas e de funcionamento: A AEA necessitará de investimentos iniciais em tecnologias da informação durante os primeiros dois anos (num total de 160 000 EUR) para o tratamento de dados, a fim de verificar o cumprimento das normas relativamente a um maior número de veículos e fabricantes. Será também necessário realizar despesas anuais recorrentes em tecnologias da informação para a manutenção e a atualização periódica dos fluxos de trabalho relativos à comunicação de informações, das bases de dados MSSQL e de outras ferramentas dos processos informáticos.

○ TOTAL das dotações operacionais			2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
	Compromissos	4)		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
	Pagamentos	5)		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
<b>TOTAL das dotações para a RUBRICA 3 do quadro financeiro plurianual</b>	Compromissos	=4		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
	Pagamentos	=5		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica do quadro financeiro plurianual		7	«Despesas administrativas»				
		2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
DG: AÇÃO CLIMÁTICA							
○ Recursos humanos			0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
○ Outras despesas administrativas							

<b>TOTAL para a DG CLIMA</b>	Dotações		0,091	0,091	0,091	0,091	<b>0,364</b>
------------------------------	----------	--	-------	-------	-------	-------	--------------

É necessário um AC ETC para a gestão dos dados adicionais.

<b>TOTAL das dotações para a RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual</b>	(Total dos compromissos = total dos pagamentos)		0,091	0,091	0,091	0,091	<b>0,364</b>
--	---	--	-------	-------	-------	-------	--------------

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		2023	2024	2025	2026	2027	<b>TOTAL</b>
<b>TOTAL das dotações para as RUBRICAS 1 a 7 do quadro financeiro plurianual</b>	Compromissos		0,570	1,026	0,981	0,996	<b>3,573</b>
	Pagamentos		0,570	1,026	0,981	0,996	<b>3,573</b>

### 3.2.2. Estimativa das realizações financiadas com dotações operacionais

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

Indicar os objetivos e as realizações  ↓			2023	2024	2025	2026	2027	<b>TOTAL</b>						
	<b>REALIZAÇÕES</b>													
	Tipo <sup>31</sup>	Custo médio	° Z	Custo	° Z	Custo	° Z	Custo	° Z	Custo	° Z	Custo	N.º total	Custo total

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

OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1 <sup>32</sup> ...													
- Realização													
- Realização													
- Realização													
Subtotal do objetivo específico n.º 1													
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2...													
- Realização													
Subtotal do objetivo específico n.º 2													
<b>TOTAIS</b>													

### 3.2.3. Síntese do impacto estimado nas dotações de natureza administrativa

#### 3.2.3.1. Impacto estimado nos recursos humanos da AEA

- 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)

	2024	2025	2026	2027	TOTAL
--	------	------	------	------	-------

Agentes temporários (graus AD)	0,115	0,235	0,240	0,244	0,834
-----------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------

<sup>32</sup> Tal como descrito no ponto 1.4.2. «Objetivo(s) específico(s)...»

Agentes temporários (graus AST)					
Agentes contratuais	0,184	0,500	0,510	0,520	1,714
Peritos nacionais destacados					

<b>TOTAL</b>	<b>0,299</b>	<b>0,735</b>	<b>0,750</b>	<b>0,765</b>	<b>2,549</b>
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Necessidades de pessoal (ETC):

	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>TOTAL</b>
--	-------------	-------------	-------------	-------------	--------------

Agentes temporários (graus AD)	1	1	1	1	1
Agentes temporários (graus AST)					
Agentes contratuais	3	4	4	4	4
Peritos nacionais destacados					

<b>TOTAL</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>
--------------	----------	----------	----------	----------	----------

3.2.3.2. Requisitos estimados sobre as dotações de natureza administrativa na Comissão

3.2.3.3. Síntese do impacto estimado nas dotações de natureza administrativa

- 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 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	TOTAL
--	--	-------------	-------------	-------------	-------------	-------

<b>RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual</b>						
Recursos humanos		0,091	0,091	0,091	0,091	<b>0,364</b>
Outras despesas administrativas						
<b>Subtotal RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual</b>		0,091	0,091	0,091	0,091	<b>0,364</b>

<b>Com exclusão da RUBRICA 7<sup>33</sup> do quadro financeiro plurianual</b>						
		Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável
Recursos humanos						

<sup>33</sup> 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.

Outras despesas de natureza administrativa						
<b>Subtotal com exclusão da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual</b>		Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável

<b>TOTAL</b>		0,091	0,091	0,091	0,091	<b>0,364</b>
--------------	--	-------	-------	-------	-------	--------------

As dotações necessárias para recursos humanos e outras despesas de natureza administrativa serão cobertas pelas dotações da DG já afetadas à gestão da ação e/ou reafetadas na DG e, se necessário, pelas eventuais dotações adicionais que sejam concedidas à DG gestora no âmbito do processo de afetação anual e atendendo às restrições orçamentais.

### 3.2.3.4. 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 2023	Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027
<b>O Lugares do quadro do pessoal (funcionários e agentes temporários)</b>					
20 01 02 01 (sede e gabinetes de representação da Comissão)					
20 01 02 03 (delegações)					
01 01 01 01 (investigação indireta)					
01 01 01 11 (investigação direta)					
<b>O Pessoal externo (em equivalente a tempo completo: ETC)<sup>34</sup></b>					
20 02 01 (AC, PND e TT da «dotação global»)		1	1	1	1
20 02 03 (AC, AL, PND, TT e JPD nas delegações)					
XX 01 xx yy zz <sup>35</sup>	- na sede				
	- nas delegações				
01 01 01 02 (AC, PND, TT – investigação indireta)					
01 01 01 12 (AC, PND e TT – investigação direta)					
<b>TOTAL</b>		<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

XX constitui o domínio de intervenção ou título 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	
Pessoal externo	Será necessário 1 AC para a Comissão, a fim de prestar apoio no contexto de maior complexidade e de alargamento do âmbito de aplicação da legislação, a que correspondem tarefas de supervisão e gestão adicionais.

### 3.2.4. Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual

- A proposta/iniciativa:
  - pode ser integralmente financiada pela reafetação de fundos no quadro da rubrica pertinente do quadro financeiro plurianual (QFP).

Não estão previstas despesas operacionais adicionais. De qualquer modo, as eventuais despesas serão efetuadas no âmbito da dotação LIFE.

<sup>34</sup> AC = agente contratual; AL = agente local; PND = perito nacional destacado; TT = trabalhador temporário; JPD = jovem perito nas delegações.

<sup>35</sup> Sublimite para o pessoal externo coberto pelas dotações operacionais (antigas rubricas «BA»).

- requer o recurso à margem não afetada na rubrica em causa do QFP e/ou o recurso a instrumentos especiais tal como definidos no regulamento QFP.
- requer uma revisão do QFP.

### 3.2.5. Participação de terceiros no financiamento

A proposta/iniciativa:

- não prevê o cofinanciamento por terceiros
- prevê o seguinte cofinanciamento por terceiros, a seguir estimado:

Dotações em milhões de EUR (três casas decimais)

	2023	2024	2025	2026	2027	Total
Especificar o organismo de cofinanciamento						
TOTAL das dotações cofinanciadas						

### 3.3. Impacto estimado nas receitas

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

indicar se as receitas são afetadas a rubricas de despesas

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica orçamental das receitas:	Dotações disponíveis para o atual exercício	Impacto da proposta/iniciativa <sup>36</sup>				
		2023	2024	2025	2026	2027
Artigo 4 2 9						

Relativamente às receitas afetadas, especificar a(s) rubrica(s) orçamental(ais) de despesas envolvida(s).

não aplicável

Outras observações (p. ex., método/fórmula utilizado/a para o cálculo do impacto sobre as receitas ou qualquer outra informação).

Poderão ser geradas receitas provenientes de taxas sobre as emissões de CO<sub>2</sub> excedentárias. As receitas decorrentes de pagamentos feitos pelos fabricantes continuarão a ser consideradas receitas do orçamento geral da UE.

<sup>36</sup> 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 20 % a título de despesas de cobrança.