



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 11.8.2003
COM(2003) 492 final

2003/0189 (COD)

Proposta

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo a determinados gases fluorados com efeito de estufa

(apresentada pela Comissão)

1. INTRODUÇÃO

A presente proposta de um novo regulamento CE relativo a gases fluorados constitui um elemento fundamental da primeira fase do Programa Europeu para as Alterações Climáticas. O regulamento criará um quadro legislativo para a redução das emissões de hidrofluorcarbonetos (HFC), perfluorocarbonetos (PFC) e hexafluoreto de enxofre, gases com forte efeito de estufa abrangidos pelo Protocolo de Quioto. A proposta inclui disposições relativas ao confinamento, apresentação de relatórios e comercialização e utilização de gases fluorados.

2. PROBLEMÁTICA EM CAUSA

2.1. Resposta internacional às alterações climáticas

As acções destinadas a reduzir as emissões de gases fluorados devem ser consideradas no contexto de esforços mais generalizados para combater as alterações climáticas. As alterações climáticas são reconhecidamente um dos maiores desafios ambientais e económicos que a humanidade enfrenta. A comunidade internacional deu uma primeira resposta a esta ameaça com a adopção, em 1992, da Convenção-Quadro das Nações Unidas relativa às Alterações Climáticas, cujo objectivo último é estabilizar as concentrações na atmosfera de gases com efeito de estufa, a um nível que evite uma interferência antropogénica perigosa no sistema climático. Seguiu-se-lhe a adopção do Protocolo de Quioto, em 1997, que prevê a redução, pelos países industrializados, em 5,2 %, das suas emissões colectivas de gases com efeito de estufa, relativamente aos níveis de 1990, no período de 2008 a 2012 (primeiro período de compromisso).

2.2. Resposta da Comunidade Europeia às alterações climáticas

A luta contra as alterações climáticas é uma prioridade fundamental do Sexto Programa Comunitário de Acção em matéria de Ambiente (2001-2010)¹, que salienta que esta questão constituirá um dos grandes desafios dos próximos 10 anos ou mais. Nos termos do Protocolo de Quioto, a Comunidade Europeia comprometeu-se a reduzir as suas emissões de gases com efeito de estufa em 8 %, no primeiro período de compromisso: uma redução global de 336 milhões de toneladas de equivalente dióxido de carbono.

No Conselho Europeu de Gotemburgo, realizado em Junho de 2001, os Chefes de Estado e de Governo salientaram que a luta contra as alterações climáticas constitui uma das principais prioridades da estratégia de desenvolvimento sustentável da União Europeia e reafirmaram a sua determinação no respeito do compromisso relativo à meta definida no Protocolo de Quioto. A Comunidade Europeia e os Estados-Membros ratificaram o Protocolo de Quioto².

¹ Decisão nº 1600/2002/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Julho de 2002, que estabelece o sexto programa comunitário de acção em matéria de Ambiente - JO L 242 de 10.9.2002.

² A União Europeia ratificou o Protocolo de Quioto em aplicação da Decisão do Conselho, de 25 de Abril de 2002, relativa à aprovação, em nome da Comunidade Europeia, do Protocolo de Quioto da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as alterações climáticas e ao cumprimento conjunto dos respectivos compromissos (JO L 130 de 15.5.2002, p. 1). A Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros ratificaram o Protocolo de Quioto em 31 de Maio de 2002.

2.3. Programa Europeu para as Alterações Climáticas

O Programa Europeu para as Alterações Climáticas (ECCP) foi instituído em Junho de 2000 para identificar as medidas adicionais com uma boa relação custo-eficácia que podiam ser adoptadas para permitir à Comunidade Europeia respeitar o objectivo assumido no âmbito do Protocolo de Quioto. O ECCP foi um processo consultivo multilateral com grupos de trabalho sectoriais, incluindo um grupo de trabalho sobre gases fluorados.

O relatório da primeira fase do ECCP³, de Junho de 2001, resumiu os resultados e conclusões dos grupos de trabalho. No total, foram identificadas 42 opções com uma boa relação custo-eficácia, com potencial para reduzir as emissões totais de gases com efeito de estufa em 664 a 765 milhões de toneladas de equivalente dióxido de carbono.

Grupo de trabalho “gases fluorados”

O grupo de trabalho reuniu representantes de todos os sectores industriais relevantes, das organizações não-governamentais activas no domínio do ambiente e dos Estados-Membros. As notas das reuniões e os relatórios do grupo de trabalho foram amplamente difundidos.

Segundo o relatório do grupo de trabalho de Junho de 2001⁴, as emissões de gases fluorados em 1995 atingiam cerca de 65 milhões de toneladas de equivalente dióxido de carbono ou 2 % das emissões totais de gases com efeito de estufa na Comunidade Europeia. Os HFC são sobretudo utilizados como fluidos refrigerantes, solventes de limpeza e agentes de expansão no fabrico de espumas; os PFC são utilizados no fabrico de semicondutores e como solventes de limpeza; o SF₆ é utilizado em comutadores de alta tensão e na produção de magnésio. Sem a adopção de medidas adicionais, foi previsto um aumento das emissões até cerca de 98 milhões de toneladas de equivalente dióxido de carbono em 2010, o que representa 2 a 4 % do total previsto das emissões de gases com efeito de estufa.

O grupo de trabalho apresentou diversas recomendações de acção com vista à redução das emissões de gases fluorados e registou-se um amplo consenso entre as partes interessadas a favor de um quadro legislativo a nível comunitário para melhorar o confinamento e o controlo desses gases e introduzir restrições de comercialização e utilização em relação a certas aplicações.

Primeira fase do Programa Europeu para as Alterações Climáticas

A comunicação da Comissão relativa à aplicação da primeira fase do Programa Europeu para as Alterações Climáticas⁵, de Outubro de 2001, propôs um pacote de 12 medidas prioritárias a apresentar em 2002 e 2003, incluindo uma proposta de acção legislativa no domínio dos gases fluorados.

³ Relatório do Programa Europeu para as Alterações Climáticas, Junho de 2001; versão em língua inglesa em http://europa.eu.int/comm/environment/climat/eccp_longreport_0106.pdf

⁴ Relatório do grupo de trabalho “gases fluorados”; versão em língua inglesa em <http://europa.eu.int/comm/enterprise/chemicals/sustdev/fluorgases/gas1.pdf>

⁵ COM(2001) 580 final.

O Conselho Ambiente de 12 de Dezembro de 2001 registou com agrado a intenção da Comissão *de apresentar uma proposta de directiva-quadro relativa a gases fluorados, que inclua o confinamento das emissões provenientes de fontes fixas e móveis, o controlo das quantidades de gases fluorados colocadas no mercado, bem como as restrições à comercialização e utilização, se for caso disso, das aplicações pertinentes, sempre que existirem alternativas viáveis e caso não seja exequível melhorar o confinamento, tendo em conta as iniciativas voluntárias de alguns sectores industriais que utilizam gases fluorados, onde o desenvolvimento de alternativas está ainda em curso.*

Em 25 de Setembro de 2002 o Parlamento Europeu também se congratulou com a intenção da Comissão de apresentar uma proposta de directiva-quadro relativa aos gases fluorados. O Parlamento considerou as reduções esperadas nas emissões de gases fluorados e um melhor controlo medidas com uma boa relação custo-eficácia e com benefícios ambientais. Além disso, considerou importante que todos os domínios de aplicação fossem abrangidos pela proposta e que os esforços relativos aos objectivos respeitantes à camada de ozono e às alterações climáticas fossem coordenados ao nível das actividades da Comunidade Europeia no domínio do ambiente, no tocante aos sectores da refrigeração e do ar condicionado e no apoio às novas tecnologias.

A par do processo ECCP, o Conselho Ambiente de 10 de Outubro de 2000 solicitou à Comissão que estudasse e concebesse medidas com vista à *redução de todas as emissões de gases com efeito de estufa provenientes de aparelhos de climatização instalados em veículos.* Foram realizados estudos para determinar as taxas de fugas de fluidos refrigerantes dos sistemas de ar condicionado dos automóveis e para avaliar o impacto no consumo de combustível até 2010 e mais além. A Comissão lançou igualmente um processo de consulta das partes interessadas, que culminou, em 10 e 11 de Fevereiro de 2003, com a realização de uma conferência sobre as possibilidades de redução das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos equipamentos móveis de ar condicionado, na qual 150 participantes dos sectores industriais, do sector público, de organizações não-governamentais, dos Estados-Membros e da maioria dos países candidatos à adesão, bem como os Estados Unidos, o Japão e a Austrália, discutiram as opções de redução das emissões daqueles gases provenientes desse tipo de equipamentos. A consulta das partes interessadas terminou em 11 de Março de 2003. Os estudos realizados e essa consulta permitiram chegar à conclusão de que as fugas de HFC-134a excedem, em cerca de 40 %, as estimativas do grupo de trabalho do ECCP. O processo permitiu, ainda, comprovar amplamente a boa relação custo-eficácia da eliminação progressiva do HFC-134a dos sistemas de ar condicionado dos veículos. A Comissão concluiu, portanto, que, dado que o progresso técnico é susceptível de reduzir ainda mais os custos dos sistemas de ar condicionado a fluidos refrigerantes alternativos, a resposta mais desejável, ao nível da política adoptada, é um sistema gradual e flexível de eliminação progressiva do fluido refrigerante em causa. Esta conclusão é reforçada no acordo entre o Conselho e o Parlamento Europeu no âmbito da Directiva relativa ao comércio de gases com efeito de estufa na Comunidade Europeia, no qual se pede à Comissão que estude, em particular, a adopção de medidas a nível comunitário, por forma que o sector dos transportes preste um contributo substancial para o cumprimento do objectivo do Protocolo de Quioto.

3. OBJECTIVOS E ABORDAGEM DA PROPOSTA

3.1. Objectivo global da política adoptada

Os objectivos globais da proposta são contribuir, de forma significativa, para o cumprimento da meta da Comunidade Europeia no âmbito do Protocolo de Quioto através da introdução de medidas de redução com uma boa relação custo-eficácia e evitar as distorções do mercado interno que poderiam resultar da aplicação, ou da previsão de aplicação, de medidas nacionais díspares. Constitui preocupação central da proposta proteger o mercado interno através da harmonização e melhoria das exigências de confinamento e apresentação de relatórios aplicáveis aos gases fluorados. Torna-se ainda necessário harmonizar as restrições à comercialização e utilização de gases fluorados em aplicações em que o confinamento desses gases seja difícil de conseguir ou a utilização dos mesmos seja considerada inadequada, existindo alternativas apropriadas. Espera-se que a proposta reduza as emissões previstas de gases fluorados em cerca de 23 milhões de toneladas de equivalente dióxido de carbono até 2010 e conduza a reduções ainda maiores subsequentemente, uma vez que certas disposições não terão grande impacto até essa altura.

3.2. Abordagem adoptada para o cumprimento dos objectivos

A Comissão ponderou atentamente o instrumento de acção mais adequado para as medidas propostas no domínio dos gases fluorados, tendo tido para o efeito em conta as opiniões expressas pelo grupo de trabalho e outras partes interessadas.

A Comissão considera que o quadro legislativo deve ser:

- abrangente - para assegurar que são aplicadas disposições coerentes em toda a Comunidade em relação aos gases fluorados em causa, nos sectores-chave, atentas as medidas voluntárias tomadas, por exemplo, pelos sectores industriais dos semicondutores, dos comutadores e das espumas e o impacto da legislação existente, como a Directiva 97/61/CE, em sectores como a produção de alumínio. Este aspecto é importante porque alguns Estados-Membros adoptaram legislação nacional no domínio dos gases fluorados que, numa análise preliminar, se afigura desproporcionada e com um impacto negativo no mercado interno;
- flexível - para reflectir as diferentes circunstâncias nacionais dos Estados-Membros, as diferenças entre sectores e aplicações e as ligações com outros domínios de acção política;
- adaptável - para permitir o tratamento, numa fase posterior, de outros domínios nos quais os conhecimentos ainda não sejam suficientemente sólidos.

A Comissão considera que a melhor maneira de satisfazer estes requisitos é através de um novo regulamento CE. Esta abordagem é coerente com os objectivos gerais do Livro Branco sobre a Governança Europeia⁶, com a proposta de um instrumento legislativo que estabelece um equilíbrio entre a necessidade de uma abordagem uniforme e a necessidade de flexibilidade na forma como certas disposições são aplicadas no terreno. Por exemplo, o requisito de recuperar os gases fluorados dos equipamentos em final de vida, para reciclagem ou destruição, deverá ser imposto a todas as aplicações em causa na Comunidade. Por outro lado, competirá aos Estados-Membros conceber os programas de formação e certificação das pessoas envolvidas em tais actividades à luz das suas circunstâncias nacionais específicas.

Um novo regulamento CE assegurará a aplicação de um conjunto coerente de disposições relativas ao confinamento aos sectores-chave em que são utilizados gases fluorados e substâncias que empobrecem a camada de ozono. Muitas das empresas e dos sectores industriais afectados pela proposta estão igualmente sujeitos ao Regulamento (CE) n° 2037/2000, que introduziu disposições semelhantes em matéria de confinamento para as substâncias que empobrecem a camada de ozono. Seria conveniente assegurar que a abordagem adoptada permita aos Estados-Membros desenvolver os quadros existentes e minimizar o impacto no mercado interno.

A relação com o Regulamento (CE) n° 2037/2000 é muito importante. No plano internacional, há ligações cada vez mais estreitas entre os Protocolos de Montreal e de Quioto, tanto a nível científico como a nível das políticas. Por exemplo, o relatório de 1999 da Task Force HFC e PFC do painel de avaliação tecnológica e económica do PNUA⁷ regista que os HFC e, em menor escala, os PFC são necessários para substituir substâncias que empobrecem a camada de ozono em algumas aplicações. Este aspecto é particularmente importante na Comunidade Europeia, onde a eliminação progressiva da utilização de CFC, HCFC e outras substâncias que empobrecem a camada de ozono prevê a transição para gases fluorados em algumas aplicações. A proposta foi, portanto, concebida de forma a garantir que a eliminação progressiva das substâncias que empobrecem a camada de ozono não sairá prejudicada.

A evolução do regulamento CE é outro factor importante. Ficou claro nos debates no grupo de trabalho que não seria possível pôr em vigor um quadro legal inteiramente abrangente para o confinamento dos gases fluorados, uma vez que determinadas questões requeriam um exame mais aprofundado. A abordagem da Comissão consiste, portanto, em avançar em duas fases. Em primeiro lugar, a presente proposta estabelecerá o quadro legal. Em segundo lugar, haverá um período de acompanhamento e avaliação, findo o qual a Comissão ponderará a necessidade de reforçar o controlo existente e introduzir medidas suplementares para garantir a concretização dos objectivos. Entre essas medidas suplementares, a Comissão explorará a possibilidade de os acordos ambientais serem um instrumento político adequado para a redução das emissões e um melhor controlo dos gases fluorados em alguns sectores. O grupo de trabalho do ECCP identificou o fabrico de semicondutores, o funcionamento dos comutadores de alta tensão e a produção de espumas como sectores a examinar com maior profundidade.

⁶ COM(2001) 428 de 25.7.2001.

⁷ *The implications to the Montreal Protocol of the inclusion of HFCs and PFCs in the Kyoto Protocol* (implicações, para o Protocolo de Montreal, da inclusão dos HFC e PFC no Protocolo de Quioto), PNUA, Outubro de 1999.

3.3. Base jurídica da proposta

A presente proposta estabelece medidas destinadas a reduzir as emissões de gases fluorados, que ajudarão a Comunidade Europeia e os Estados-Membros a atingir os seus objectivos no âmbito do Protocolo de Quioto, afectando igualmente a colocação no mercado e utilização de determinados produtos. A proposta pretende garantir a protecção do mercado interno através da harmonização das exigências relativas ao controlo, confinamento e comercialização e utilização de gases fluorados. Este aspecto é importante porque os Estados-Membros estão a tomar ou prevêem tomar medidas a nível nacional susceptíveis de afectar o mercado interno. Para a escolha da base jurídica adequada da proposta torna-se necessário posicionar o seu centro de gravidade. Tendo em conta o carácter central das disposições relativas à colocação no mercado e utilização dos produtos em causa e a probabilidade de aumentarem as distorções do mercado interno se a proposta não for apresentada, é adequado que a proposta se baseie no artigo 95º do Tratado CE.

3.4. Subsidiariedade e proporcionalidade

A proposta tem em conta os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade. Atende à necessidade de minimizar as distorções do mercado interno com a introdução de condições equivalentes para todas as empresas afectadas. As disposições relativas ao confinamento e à recuperação podem, em princípio, garantir o objectivo relativo ao mercado interno e um nível elevado de protecção ambiental, mas são necessárias restrições uniformes de comercialização e utilização para os casos em que o confinamento não seja solução ou a utilização de gases fluorados seja considerada inadequada. Por outro lado, os Estados-Membros precisam de flexibilidade para aplicar outras medidas, como os programas de formação e certificação, à luz das suas circunstâncias nacionais específicas. A necessidade de adoptar medidas legislativas para reduzir os gases fluorados foi comprovada e firmemente apoiada por todas as partes interessadas. Os custos económicos da proposta foram avaliados e verificou-se que as medidas têm uma boa relação custo eficácia e são proporcionadas.

4. PRINCIPAIS ELEMENTOS DA PROPOSTA

4.1. Artigo 3º: Confinamento

Este artigo contém disposições concebidas para melhorar o confinamento dos gases fluorados, as quais abrangem os seguintes aspectos:

- obrigação de evitar e minimizar fugas;
- inspecção obrigatória para detecção de fugas;
- sistemas de detecção de fugas;
- manutenção de registos;

No relatório do grupo de trabalho e num estudo técnico realizado para a Comissão⁸ podem encontrar-se informações gerais complementares sobre as medidas de confinamento.

Obrigação de evitar e minimizar fugas

O requisito da adopção de todas as medidas técnica e economicamente praticáveis para evitar e minimizar fugas constitui uma obrigação para todas as pessoas responsáveis por emissões de gases fluorados.

Inspecção para detecção de fugas

A aplicação das disposições relativas ao controlo das emissões do Regulamento (CE) nº 2037/2000 tem revelado que o controlo regular das fugas é uma das formas mais eficazes de reduzir as emissões dos equipamentos. No que se refere aos equipamentos de refrigeração, sistemas de ar condicionado, bombas de calor e sistemas de protecção contra incêndios fixos, o requisito é, no mínimo, a realização de uma inspecção anual de fugas por pessoal competente, variando a frequência das inspecções com a quantidade de gases fluorados contida no equipamento.

Quantidade de gases fluorados no equipamento	Frequência de inspecção no período de um ano
Igual ou superior a 3 kg	Uma vez
Igual ou superior a 30 kg	Quatro vezes
Igual ou superior a 300 kg	Mensal

Sistemas de detecção de fugas

Todos os proprietários de equipamentos de refrigeração, sistemas de ar condicionado, bombas de calor e sistemas de protecção contra incêndios fixos que contenham 300 kg ou mais de gases fluorados são obrigados a instalar sistemas de detecção de fugas. A autoridade competente pode alterar a frequência das inspecções de detecção de fugas quando estiverem instalados sistemas de detecção de fugas.

Manutenção de registos

Estabelece-se que todos os proprietários de equipamentos de refrigeração, sistemas de ar condicionado, bombas de calor e sistemas de protecção contra incêndios fixos que contenham 3 kg ou mais de gases fluorados são obrigados a manter registos. Esses registos devem incluir informações sobre a quantidade e o tipo de gás fluorado presente e as quantidades acrescentadas ou recuperadas durante as operações de manutenção. Estas informações devem estar disponíveis, podendo ser solicitadas pela autoridade competente ou pela Comissão. Esses dados podem ser utilizados pelos Estados-Membros e pela Comissão para melhorar a informação sobre as taxas de fugas de vários tipos de equipamento, de modo a melhorar o seu controlo e previsão das emissões.

⁸ *Assessment of the costs and implication on emissions of potential regulatory frameworks for reducing emissions of HFCs, PFCs and SF₆* (avaliação dos custos e implicações nas emissões dos possíveis quadro regulamentares para a redução das emissões de HFC, PFC e SF₆), Enviros, 1 de Março de 2003 <http://europa.eu.int/comm/environment/climat/eccp.htm>

4.2. Artigo 4º: Recuperação

Os gases fluorados dos circuitos de arrefecimento de todos os equipamentos de refrigeração, sistemas de ar condicionado e bombas de calor, dos equipamentos que contenham solventes, dos sistemas de protecção contra incêndios, dos extintores e dos comutadores de alta tensão devem ser recuperados para reciclagem, valorização ou destruição. Devem igualmente ser recuperados os gases fluorados não utilizados dos recipientes recarregáveis. Se for tecnicamente possível e rentável fazê-lo, deverá proceder-se à recuperação dos gases fluorados de todos os outros produtos e equipamentos.

4.3. Artigo 5º: Programas de formação e certificação

Competirá aos Estados-Membros pôr em prática programas de formação e certificação do pessoal envolvido nas inspecções de detecção de fugas e na recuperação, reciclagem, valorização e destruição de gases fluorados. Competirá ainda aos Estados-Membros notificar esses programas à Comissão, com base num modelo a aprovar pelo comité de gestão. Os Estados-Membros reconhecerão os certificados emitidos nos outros Estados-Membros.

4.4. Artigo 6º: Relatórios

As exigências de apresentação de relatórios aplicam-se aos produtores, importadores e exportadores de quantidades anuais de gases fluorados superiores a uma tonelada, devendo ser apresentados anualmente à Comissão dados relativos à produção, importação, exportação, reciclagem e destruição desses gases. Os dados apresentados devem identificar igualmente as aplicações nas quais os gases fluorados são utilizados. No caso dos produtores e importadores, os relatórios incluirão uma estimativa das emissões esperadas no ciclo de vida da substância. As informações recebidas serão utilizadas pela Comissão para verificar a exactidão do nível de emissões comunicado no âmbito da Convenção-Quadro das Nações Unidas relativa às Alterações Climáticas. A Comissão protegerá a confidencialidade dos dados.

4.5. Controlo da utilização e da colocação no mercado

São estabelecidas uma série de acções de controlo da utilização de gases fluorados e da colocação no mercado de produtos e equipamentos que os contenham. A necessidade dessas restrições prende-se com o facto de ser difícil reduzir as emissões de gases fluorados provenientes das aplicações em causa ou com a circunstância de a utilização de gases fluorados ser considerada inadequada, sendo o controlo da colocação no mercado e utilização proposto porque existem alternativas tecnicamente viáveis e rentáveis. No relatório do grupo de trabalho e num estudo técnico realizado para a Comissão⁹ podem encontrar-se informações gerais complementares sobre as aplicações em causa e as alternativas possíveis. Esse estudo analisa em profundidade os impactos potenciais da introdução do controlo referido e foi atentamente ponderado pelo grupo de trabalho.

⁹ *Costs and impacts on emissions of potential regulatory framework for reducing emissions of HFCs, PFCs and SF₆* (custos e impactos nas emissões do possível quadro regulamentar para a redução das emissões de HFC, PFC e SF₆), Ecofys, 18 de Fevereiro de 2003.

4.6. Artigo 7º: Controlo da utilização

Fundição injectada de magnésio

A utilização de hexafluoreto de enxofre será proibida a partir de 1 de Janeiro de 2007, excepto na fundição injectada de magnésio quando o consumo anual de hexafluoreto de enxofre for inferior a 500 kg. As alternativas existentes ainda não são rentáveis com tais volumes.

Pneumáticos de veículos

A utilização de hexafluoreto de enxofre no enchimento de pneumáticos será proibida a partir da entrada em vigor do regulamento CE proposto.

Sistemas de ar condicionado de automóveis de passageiros e de veículos comerciais ligeiros

É estabelecido que a carga inicial do sistema de ar condicionado de todos os veículos de passageiros e comerciais ligeiros colocados no mercado depois de 1 de Janeiro de 2009 seja efectuada com um fluido refrigerante cujo potencial de aquecimento global não exceda 150. Pretende-se, deste modo, evitar que, durante o período de eliminação progressiva, esses veículos sejam colocados no mercado com um sistema de ar condicionado vazio, que pudesse ser depois carregado com HFC-134a ou qualquer outro gás refrigerante fluorado com potencial de aquecimento global superior a 150.

4.7. Artigo 8º e anexo II: Colocação no mercado

Sistemas de ar condicionado de automóveis de passageiros e de veículos comerciais ligeiros

Ver abaixo a explicação referente aos artigos 9º e 10º.

Recipientes não-recarregáveis

A colocação no mercado de recipientes não-recarregáveis que contenham gases fluorados será proibida um ano após a data de entrada em vigor do regulamento CE proposto. Os recipientes não-recarregáveis destinam-se a ser deitados fora, pelo que os gases fluorados que neles permanecerem acabarão por ser emitidos para a atmosfera. A proibição não se aplicará aos inaladores-doseadores, nem aos recipientes não-recarregáveis utilizados em laboratórios para fins analíticos.

Sistemas não-confinados de evaporação directa

A colocação no mercado de sistemas não-confinados de evaporação directa cujo fluido refrigerante seja constituído por gases fluorados será proibida depois da data de entrada em vigor do regulamento CE proposto. São abrangidas as latas de bebidas auto-refrigeradas e todos os outros sistemas em que o arrefecimento implique a libertação do fluido refrigerante para a atmosfera.

Sistemas de protecção contra incêndios e extintores

A colocação no mercado de sistemas de protecção contra incêndios e extintores que contenham perfluorocarbonetos será proibida a partir da data de entrada em vigor do regulamento CE proposto. Será permitida a utilização de perfluorocarbonetos na manutenção de sistemas de protecção contra incêndios e extintores já existentes.

Vidraças

A colocação no mercado de vidraças que contenham gases fluorados será proibida dois anos depois da data de entrada em vigor do regulamento CE proposto.

Calçado

A colocação no mercado de calçado que contenha hexafluoreto de enxofre será proibida a partir da data de entrada em vigor do regulamento CE proposto. A colocação no mercado de calçado que contenha qualquer outro gás fluorado será proibida a partir de 1 de Julho de 2006. Esta última proibição permitirá que a substituição por uma alternativa se processe sem prejuízo da rentabilidade.

Espumas unicomponente

A colocação no mercado de espumas unicomponente que contenham gases fluorados será proibida um ano depois da data de entrada em vigor do regulamento CE proposto, salvo se a utilização de hidrofluorocarbonetos for necessária para satisfazer normas de segurança nacionais.

Aerossóis lúdico-decorativos

A colocação no mercado de aerossóis lúdico-decorativos que contenham gases fluorados será proibida três anos depois da data de entrada em vigor do regulamento CE proposto.

4.8. Artigos 9º e 10º: Sistemas de ar condicionado de veículos novos

Normas de fugas dos equipamentos móveis de ar condicionado

Todos os veículos de passageiros e comerciais ligeiros novos colocados no mercado com sistemas de ar condicionado que contenham gases fluorados com potencial de aquecimento global superior a 150 (actualmente trata-se do HFC-134a) ficam sujeitos a uma taxa máxima de fugas. A taxa máxima de fugas é de 40 g de gases fluorados por ano para um sistema de evaporador único e de 50 g de gases fluorados por ano para um sistema de evaporador duplo. Os responsáveis pela colocação desses veículos no mercado devem apresentar um comprovativo independente das taxas de fugas. De acordo com um estudo efectuado para a Comissão, a taxa de fugas efectiva na União Europeia é, actualmente, de cerca de 53 g de HFC-134a por ano, com uma variação compreendida entre cerca de 30 g e cerca de 80 g (por ano). Nas informações recebidas durante a consulta às partes interessadas, muitos fabricantes indicaram que a taxa de fugas dos sistemas de ar condicionado não deve ser superior a 40 g por ano. Esta norma de fugas permite, portanto, garantir que todos os fabricantes apliquem boas práticas comerciais e utilizem peças de alta qualidade. Nos sistemas de evaporador duplo - utilizados, sobretudo, nos monovolumes e nos veículos utilitários desportivos - a taxa de fugas de 50 g/ano encontra justificação nas fugas causadas pelo evaporador adicional e pelas tubagens suplementares. O aumento de custos decorrente da exigência de utilização de peças de qualidade é negligenciável.

Colocação no mercado de veículos novos com sistemas de ar condicionado a HFC-134a

É prevista a eliminação progressiva, nos automóveis de passageiros (M1) e veículos comerciais ligeiros (N1) da classe I novos, entre 1 de Janeiro de 2009 e 31 de Dezembro de 2013, dos sistemas de ar condicionado a HFC-134a. São igualmente abrangidos os veículos usados importados pela primeira vez para a União Europeia. Os automóveis importados para utilização pessoal ficarão, porém, isentos.

Entre 1 de Janeiro e 31 de Dezembro de 2009 apenas 80 % de uma quota pré-definida de automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros poderá ser colocada no mercado com sistemas de ar condicionado que contenham HFC-134a. Essa percentagem será reduzida, nos anos seguintes, para 60 %, 40 %, 20 % e 10 % e, em 2014, os sistemas de ar condicionado dos automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros novos não poderão conter HFC-134a. Este processo progressivo destina-se a conceder aos construtores e importadores de automóveis tempo suficiente para que a introdução das alterações nas plataformas dos veículos se processe sem prejuízo da rentabilidade. A quota para um determinado ano baseia-se no número de automóveis efectivamente colocado no mercado dois anos antes. Por exemplo, a quota para 2009 será de 80 % do número de automóveis colocado no mercado da União Europeia em 2007 e a quota para 2010 será de 60 % do número de automóveis colocado no mercado da União Europeia em 2008. O ano de referência para as atribuições será, portanto, actualizado anualmente. Dado que a base para a atribuição das quotas será o número total dos automóveis colocados no mercado (e não dos automóveis com um equipamento móvel de ar condicionado), o método de actualização não será injusto, nem ineficaz. Por outro lado, como a medida é transitória, é aceitável utilizar os dados mais recentes para a atribuição das quotas transferíveis.

Para possibilitar uma maior flexibilidade e assim reduzir os custos da conformidade, é estabelecido um sistema de quotas transferíveis para sistemas de ar condicionado a HFC-134a. Os titulares de quotas poderão transferir quotas, sem restrições, para outros titulares. As transferências produzirão efeitos após comunicação à Comissão, que registará as mudanças de titularidade num registo electrónico.

Para encorajar a rápida entrada no mercado de sistemas de ar condicionado que funcionem com fluidos refrigerantes alternativos, serão atribuídas aos construtores e importadores de automóveis quotas adicionais para sistemas de ar condicionado a HFC-134a, na proporção “um para um”. Por exemplo, se um construtor de automóveis colocar no mercado, em 2007, 10.000 automóveis equipados com um sistema de ar condicionado que funcione com um fluido refrigerante alternativo, ser-lhe-á atribuída uma quota adicional de 10.000 sistemas de ar condicionado a HFC-134a para 2009 ou qualquer outro ano até 2018. Se um construtor de automóveis colocar no mercado um sistema de ar condicionado aperfeiçoado a HFC-134a cujas especificações de projecto comprovadamente reduzam as emissões a metade, ser-lhe-á atribuída uma quota adicional para sistemas de ar condicionado a HFC-134a, na proporção “dois para um”. Por exemplo, se um construtor de automóveis colocar no mercado, em 2007, 10.000 automóveis equipados com um sistema de ar condicionado aperfeiçoado a HFC-134a, ser-lhe-á atribuída uma quota adicional de 5.000 sistemas de ar condicionado a HFC-134a (ou uma quota de 10.000 sistemas de ar condicionado aperfeiçoados a HFC-134a) em 1 de Janeiro de 2009 ou de qualquer outro ano até 2018.

São previstas disposições especiais para os eventuais novos operadores, isto é, construtores e importadores de automóveis que não tenham colocado qualquer veículo no mercado em 2007 e anos subsequentes. A esses novos operadores serão atribuídas quotas não-transferíveis, correspondentes à percentagem pertinente do ano em curso. Por exemplo, se um novo operador pretender colocar no mercado veículos com HFC-134a em 2010 e não tiver vendido anteriormente qualquer automóvel na União Europeia, ser-lhe-ão atribuídas quotas não transferíveis *ex-post* em 2011, com base nos números de vendas de 2010. O novo operador poderá comprar quotas (por exemplo, se a taxa de penetração de equipamentos móveis de ar condicionado a HFC-134a na sua frota exceder os 60 % estipulados no n.º 1 do artigo 10º), mas, embora possa transferi-las para o ano seguinte, não poderá fazê-lo para outros construtores ou importadores. Os procedimentos de certificação e as sanções serão idênticos aos aplicáveis às outras empresas.

Foram igualmente previstas disposições para os pequenos produtores, tendo sido introduzida uma cláusula *de minimis*, baseada em definições idênticas às do sistema de homologação (isenção aplicável aos limites de pequenas séries e de fins de série definidos na Directiva 70/156/CEE, relativa à homologação). Para efeitos de verificação, terá de ser comunicado o número de veículos colocado no mercado. São indicadas as exigências de comprovação aplicáveis ao regime de quotas. Os construtores e importadores de automóveis disporão de três meses para fornecer informações comprovativas à Comissão. Durante os três meses seguintes, os titulares de quotas poderão continuar a efectuar transferências de quotas, de modo a assegurar que disponham de quota suficiente para cobrir os veículos colocados no mercado. No final desse período de três meses, será cancelada a quota correspondente, ao passo que as quotas não utilizadas serão válidas para o ano seguinte.

A sanção aplicável aos sistemas de ar condicionado não-conformes é fixada de modo que, no ano seguinte, sejam deduzidas à quota duas unidades por cada unidade não conforme com os requisitos do presente regulamento. Todavia, como os construtores e importadores de automóveis podem transferir quotas entre si, é improvável que esta sanção seja aplicada na prática. É fixada uma sanção pecuniária de 200 € por unidade não-conforme e, numa perspectiva de transparência, será tornado público quem não cumpriu o artigo 6º do regulamento. Para assegurar um tratamento equitativo de todos os construtores de automóveis (os que cumpram rapidamente e os que só tardiamente respeitem o regulamentado), torna-se necessária uma sanção de montante elevado. Uma sanção de baixo montante encorajaria a não-conformidade e seria, portanto, injusta para os outros construtores. A sanção é estabelecida com base em critérios idênticos aos seguidos na Directiva relativa ao comércio de gases com efeito de estufa na Comunidade Europeia¹⁰. Nessa directiva, a sanção pecuniária é fixada em 100 € por tonelada de CO₂, com dedução de 1 tonelada aos direitos do ano seguinte. Como as emissões ao longo do tempo de vida de um equipamento móvel de ar condicionado a HFC-134a rondam as duas toneladas de equivalente CO₂, a sanção de 200 € por equipamento móvel de ar condicionado não-conforme é coerente com a referida directiva. Por fim, as quotas não utilizadas podem ser transferidas para o ano seguinte, para que os construtores e importadores de automóveis tenham um máximo de flexibilidade para planear a introdução de sistemas de ar condicionado a fluidos refrigerantes alternativos sem sobressaltos e sem prejuízo da rentabilidade.

¹⁰ Proposta de directiva COM(2001) 581, de 23.10.2001.

Para que alguns sistemas de ar condicionado a HFC-134a possam ser colocados em certos nichos de mercado, poderão ser transferidas quotas de 2014 até 2018. Nesse período já não poderão, porém, ser adquiridas novas quotas.

É importante que os consumidores sejam informados do impacto dos equipamentos móveis de ar condicionado no consumo de combustível e nas emissões de dióxido de carbono e HFC conexas. A Comissão pretende, portanto, quando da revisão da Directiva 1999/94/CE¹¹, ponderar a melhor forma de o conseguir e formular propostas adequadas nesse sentido.

Existe uma disposição especial destinada a possibilitar que os construtores ou importadores de automóveis cumpram em conjunto as disposições relativas aos sistemas de ar condicionado dos veículos. Sujeita embora às regras comunitárias de concorrência, essa disposição possibilitará que os construtores e importadores de automóveis ajam ao nível comunitário, minimizando assim a burocracia e simplificando a aplicação do regulamento.

Para facilitar o acompanhamento do presente regulamento, a Comissão tem a intenção de propor uma alteração à Directiva 70/156/CEE (relativa à homologação), que incluirá informações relativas aos sistemas de ar condicionado na homologação dos veículos, e de precisar o papel das autoridades homologadoras na verificação das taxas de fugas dos equipamentos móveis de ar condicionado.

4.9. Artigo 11º: Revisão

Acompanhamento

É importante e necessário acompanhar a eficácia das medidas do regulamento CE proposto para assegurar que o objectivo da política adoptada está a ser cumprido. Isso será feito através da análise dos inventários das emissões de gases com efeito de estufa, que os Estados-Membros apresentam anualmente à Comissão no âmbito do mecanismo de controlo desses gases. Por outro lado, os dados comunicados pelos produtores, importadores e exportadores sobre as quantidades de gases fluorados colocadas no mercado podem ser utilizados na validação dos dados comunicados pelos Estados-Membros. A Comissão também ponderará a necessidade de outros estudos para reforçar o controlo e prever as emissões.

Avaliação

A presente proposta cobre o equipamento de ar condicionado dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros. A Comissão também estudará as fugas de gases fluorados dos sistemas de ar condicionado e refrigeração de outros meios de transporte. Em função das conclusões desse trabalho, a Comissão poderá apresentar uma proposta de regulamentação adicional até 31 de Dezembro de 2005.

No prazo de cinco anos a contar da data de entrada em vigor do regulamento CE proposto, a Comissão terá de efectuar uma ampla avaliação das disposições adoptadas e de transmitir um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho, devendo, nomeadamente, ficar assegurado que todas as recomendações do grupo de trabalho sejam ponderadas e que lhes seja dado o seguimento apropriado.

¹¹ Directiva 1999/94/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Dezembro de 1999, relativa às informações sobre a economia de combustível e as emissões de CO₂ disponíveis para o consumidor na comercialização de automóveis novos de passageiros.

O relatório:

- avaliará o impacto das disposições pertinentes nas emissões e nas previsões de emissões de gases fluorados;
- avaliará os programas de formação e certificação estabelecidos pelos Estados-Membros em aplicação do artigo 5º;
- avaliará da necessidade de normas comunitárias para o controlo das emissões de gases fluorados provenientes dos equipamentos, incluindo requisitos técnicos em matéria de concepção de produtos e equipamentos;
- avaliará da necessidade de serem elaboradas e divulgadas notas descritivas das melhores técnicas disponíveis e das melhores práticas ambientais relativas à prevenção e minimização das emissões de gases fluorados;
- incluirá um resumo global da evolução tecnológica, da experiência adquirida, das exigências ambientais e dos eventuais impactos no funcionamento do mercado interno.

No final dessa avaliação, a Comissão enviará um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho, incluindo, se for caso disso, propostas de alteração do regulamento CE proposto.

4.10. Artigo 12º: Comité de gestão

É prevista a assistência à Comissão pelo comité de gestão instituído pelo Regulamento (CE) nº 2037/2000 em matérias relacionadas com os gases fluorados. O recurso a esse comité reforçará a forte ligação existente entre os protocolos de Montreal e de Quioto e garantirá que as decisões tomadas no domínio dos gases fluorados tenham em conta as políticas relativas às substâncias que empobrecem a camada de ozono.

5. CONSULTAS

Em virtude do processo ECCP, todas as partes interessadas foram envolvidas. O grupo de trabalho foi constituído por cerca de dez participantes permanentes e 110 rotativos, provenientes do sector industrial, de organizações ambientais não-governamentais, das universidades, da consultoria, dos Estados-Membros e da Comissão. A maioria dos 110 participantes rotativos representava os vários sectores industriais. A diversidade do grupo reflecte a variedade e complexidade dos diferentes sectores com significado para as emissões de gases fluorados. Devido ao grande número de especialistas da indústria, o debate centrou-se na procura de um consenso em relação às várias opções técnicas para a redução das emissões.

O programa de trabalho do grupo cobriu todos os principais sectores responsáveis por emissões de gases fluorados, numa sucessão de 9 reuniões de um dia realizadas entre Junho de 2000 e Abril de 2001. Para que o grupo de trabalho pudesse examinar determinados aspectos técnicos do quadro legislativo proposto, o seu mandato foi prorrogado, tendo sido realizadas três reuniões: 6 de Maio, 27 de Junho e 25 de Setembro de 2002. Além disso, os serviços da Comissão tiveram reuniões bilaterais com as partes interessadas, sobretudo no tocante aos aspectos técnicos e comerciais sensíveis da proposta.

6. AVALIAÇÃO DO IMPACTO NAS EMPRESAS¹²

6.1. Análise global dos custos económicos e potencial para a redução das emissões

Emissões: Situação de partida e previsões de evolução

O grupo de trabalho examinou as fontes de emissão de gases fluorados, tendo caracterizado a situação de partida em 1995 e previsto as emissões até 2010. Globalmente, prevê-se um aumento das emissões de cerca de 50 %, de 65 para 98 milhões de toneladas de equivalente dióxido de carbono, entre 1995 e 2010 (quadro 1). Este aumento compreende, porém, diferenças significativas sectoriais nas emissões de HFC, que devem ser compreendidas. Prevê-se um decréscimo das emissões de HFC provenientes dos processos industriais, de 31,6 milhões de toneladas de equivalente dióxido de carbono para 7,7 milhões de toneladas de equivalente dióxido de carbono. Todavia, noutros sectores existe uma forte tendência de crescimento das emissões, devido à utilização de HFC na eliminação progressiva de substâncias que empobrecem a camada de ozono. Esta situação é particularmente notória no sector da refrigeração e do ar condicionado, no qual as emissões aumentarão de 3,7 milhões de toneladas de equivalente dióxido de carbono em 1995 para 40,5 milhões de toneladas de equivalente dióxido de carbono em 2010.

Quadro 1: Situação de partida e previsões das emissões (milhões de toneladas de equivalente dióxido de carbono)

Sector	1995	2010
Refrigeração e ar condicionado	2,3	20,5
Equipamentos móveis de ar condicionado	1,4	20,0*
Produção de espumas	0,1	9,6*
Espumas unicomponente	3,3	3,5
Aerossóis	1,3	5,8*
Comutadores de alta tensão	5,0	4,7
Solventes de limpeza	0,0	0,3*
Agentes de combate a incêndios	0,0	0,5
Fabrico de semicondutores	1,9	6,3
Pneumáticos e vidraças	7,9	6,0
Inaladores-doseadores	0,0	4,3

¹²

A presente proposta não exigia uma avaliação de impacto exaustiva. A avaliação do impacto nas empresas fornece uma avaliação do impacto económico da proposta nas empresas e dos benefícios ambientais decorrentes das reduções de emissões previstas.

Produção de HCFC-22	31,6	7,7
Produção de alumínio	7,8	4,0
Produção e vazamento de magnésio	1,5	2,7
Outros	1,1	2,1
TOTAL	65,2	98,0

Os números com um asterisco (*) são números revistos, depois de estudos mais aprofundados após o relatório do grupo de trabalho.

Custos económicos globais e redução esperada das emissões

Em termos gerais, espera-se que as medidas incluídas na presente proposta reduzam as emissões em 2010 em cerca de 23 milhões de toneladas de equivalente dióxido de carbono. As medidas de confinamento têm um custo médio de 18 € por tonelada de equivalente dióxido de carbono reduzida. As restrições de comercialização e utilização têm um custo médio inferior a 1 € por tonelada de equivalente dióxido de carbono, muito embora haja variações de aplicação para aplicação. Estes números baseiam-se no relatório do grupo de trabalho e em quatro estudos técnicos efectuados para a Comissão (ver as notas-de-rodapé 8 e 9). As partes interessadas foram amplamente consultadas durante esses estudos e puderam pronunciar-se sobre os relatórios finais.

Estudo do confinamento

Este estudo ocupou-se dos custos esperados da introdução de medidas de contenção das emissões em todos os Estados-Membros. O sistema avançado de confinamento existente há vários anos nos Países Baixos foi utilizado como referência. Os resultados do estudo confirmam que o confinamento constitui uma abordagem com uma boa relação custo-eficácia, sobretudo nos sectores da refrigeração e do ar condicionado (esta análise exclui o sector dos equipamentos móveis de ar condicionado, estudado separadamente). Os custos nos Estados-Membros dependem da estrutura dos sectores da refrigeração e do ar condicionado e do âmbito das medidas já tomadas. Nos casos em que já existem sistemas de controlo, os custos suplementares serão baixos; serão, porém, consideravelmente superiores à média quando houver atrasos na aplicação de legislação anterior. A redução de emissões susceptível de ser conseguida até 2010 devido a esforços suplementares de confinamento ronda os 15 milhões de toneladas de equivalente dióxido de carbono.

Estudo da comercialização e utilização e da comunicação de dados

Este estudo examinou o custo e o impacto nas empresas das possíveis restrições de comercialização e utilização de certas aplicações de gases fluorados. No total, foram analisados nove sectores, tendo as partes interessadas sido regularmente consultadas sobre a viabilidade técnica das tecnologias alternativas e custos conexos. As restrições de comercialização e utilização propostas poderão contribuir para uma redução das emissões correspondente a cerca de 6 milhões de toneladas de equivalente dióxido de carbono em 2010, com um custo médio de menos de 1 € por tonelada de equivalente dióxido de carbono reduzida (excluindo o sector dos equipamentos móveis de ar condicionado, estudado separadamente).

O custo global das exigências de comunicação de dados é estimado em cerca de 400.000 € anuais, repartidos por 91 empresas.

Estudos dos equipamentos móveis de ar condicionado

Com base em dois estudos sobre as fugas de hidrofluorcarbonetos de equipamentos móveis de ar condicionado, os serviços da Comissão (Direcção-Geral Ambiente) elaboraram um documento de consulta, no qual as emissões de hidrofluorcarbonetos foram novamente estimadas em 18-38 milhões de toneladas de equivalente dióxido de carbono em 2010 e 28-58 milhões de toneladas de equivalente dióxido de carbono em 2020. A incerteza nas emissões resulta das taxas de fugas verificadas na prática, por natureza difíceis de medir. No documento de consulta, os custos das restrições de utilização foram estimados entre 5 € e 33 € por tonelada de equivalente dióxido de carbono, caso fosse resolvido o problema da inflamabilidade dos hidrocarbonetos ou de um hidrofluorcarboneto de baixo potencial de aquecimento global, ou entre 21 € e 140 € por tonelada de equivalente dióxido de carbono, caso o fluido refrigerante alternativo fosse o dióxido de carbono. O elevado custo da segunda alternativa resulta de se ter considerado que a indústria não encontraria uma solução de baixo custo para o fabrico das tubagens para os sistemas de ar condicionado. Uma vez resolvido esse problema, os custos baixariam para 20 € a 40 € por tonelada de equivalente dióxido de carbono.

Com base nas reacções ao documento de consulta, a Comissão estima que as fugas de hidrofluorcarbonetos se devem situar entre 20 e 25 milhões de toneladas de equivalente dióxido de carbono em 2010, situando-se o custo médio das restrições de utilização entre 8 € e 18 € se o problema da inflamabilidade for resolvido, ou entre 21 € e 46 € se o problema do custo das tubagens, no caso de o fluido refrigerante ser o dióxido de carbono, for resolvido.

No tocante às restrições de colocação no mercado aplicáveis aos equipamentos móveis de ar condicionado, o impacto ambiental da proposta é o de que todas as emissões de HFC-134a provenientes dos sistemas de ar condicionado ao longo do tempo de vida dos equipamentos seriam eliminadas (se a indústria optar por soluções que não utilizem HFC) ou reduzidas em 90 % (se for escolhido como fluido refrigerante o HFC-152a). O quadro 2 apresenta as melhores estimativas das emissões ao longo do tempo de vida dos equipamentos, após consulta da indústria. Se a Comissão conseguiu definir números bastante precisos para as emissões durante a utilização dos sistemas de ar condicionado (a maior fonte de emissões), durante a manutenção dos equipamentos continua a haver uma incerteza apreciável quanto às emissões produzidas.

Globalmente, estima-se que as emissões de HFC-134a ao longo do tempo de vida se situem entre 1,70 e 2,24 toneladas de equivalente dióxido de carbono por veículo. A fuga mais baixa, de 1,70 toneladas de equivalente dióxido de carbono, será, provavelmente, mais representativa dos sistemas mais pequenos ou de evaporador único; a fuga mais elevada, de 2,24 toneladas de equivalente dióxido de carbono, será, provavelmente, mais representativa dos sistemas maiores ou de evaporador duplo.

Quadro 2: Fugas de HFC-134a ao longo do tempo de vida (14 anos), com base em dois pressupostos, em toneladas de equivalente dióxido de carbono.

	Baixas	Altas	Pressupostos
Emissões regulares de HFC-134a, durante o funcionamento normal do veículo	0,96	0,96	53 g de HFC-134a por ano
Emissões irregulares de HFC-134a, resultantes de acidentes, impacte de pedras, defeitos, etc.	0,29	0,36	16 g de HFC-134a por ano no caso das emissões “baixas” e 20 g de HFC-134a por ano no caso das emissões “altas”
Emissões de HFC-134a durante as operações de manutenção	0,26	0,52	100 g de HFC-134a por intervenção de manutenção no caso das emissões “baixas” e 200 g de HFC-134a por intervenção de manutenção no caso das emissões “altas”
Emissões de HFC-134a no final de vida	0,14	0,35	Perda de 20 % da carga de fluido refrigerante no final de vida, no caso das emissões “baixas”, e de 50 %, no caso das emissões “altas”
Outras emissões de HFC-134a	0,04	0,04	Perdas de fluido refrigerante nas fases de construção e de distribuição
Total	1,70	2,24	

6.2. Quem será afectado pela proposta ?

A proposta afectará os produtores, importadores e exportadores de gases fluorados, devido à baixa previsível das vendas desses gases para as operações de manutenção. Os fabricantes de equipamentos e produtos que contenham gases fluorados também serão afectados, dado que terão de tomar medidas para minimizar as emissões durante o fabrico dos mesmos e de os tornar mais estanques. Os proprietários de equipamento com gases fluorados também terão de assegurar que os seus equipamentos sejam inspeccionados regularmente para a detecção de fugas. O sector da manutenção será igualmente afectado, porque as pessoas que manipulam equipamentos com gases fluorados terão de ser formadas e certificadas.

No tocante aos sistemas de ar condicionado dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros, a proposta afectará as empresas químicas fornecedoras de HFC-134a, os fornecedores de equipamento de ar condicionado e os construtores de veículos. Devido à redução das fugas de HFC-134a, as empresas químicas venderão menos fluido refrigerante e, portanto, perderão receitas, mas não pode ser esquecido que é a própria substância química que provoca aquecimento global ao ser emitida para a atmosfera. Quando as restrições de comercialização e venda estiverem em vigor, as empresas químicas continuarão a fornecer HFC-134a para os veículos, equipamentos fixos de ar condicionado e frigoríficos que continuarem a funcionar com este fluido refrigerante.

A capacidade actual de produção de HFC-134a da União Europeia é estimada em 43.000 toneladas, não sendo previsível que venha a aumentar. Sem o presente regulamento, as vendas totais de HFC-134a para equipamentos móveis de ar condicionado são estimadas em 25.000 toneladas em 2010, com um valor de produção próximo dos 75 milhões de euros. O regulamento proposto acarretará uma diminuição inferior a 10 % das vendas de HFC-134a em 2010. Essa percentagem aumentará nos anos seguintes e, quando todos os veículos tiverem sido convertidos para a utilização de fluidos refrigerantes alternativos (por volta de 2025), desaparecerão as vendas de HFC-134a para equipamentos móveis de ar condicionado. Se os construtores de automóveis optarem pela instalação de equipamento de ar condicionado a HFC-152a, a indústria química substituirá uma substância química pela outra.

O efeito da proposta nos fornecedores de componentes e sistemas, alguns dos quais PME, poderá constituir tanto uma oportunidade de negócio como uma ameaça. Muitas das empresas comunitárias são líderes mundiais nas tecnologias que empregam fluidos refrigerantes alternativos. A proposta terá efeitos positivos nessas empresas, pois poderão concentrar os seus esforços de investigação e desenvolvimento nas novas tecnologias. Nas empresas menos inovadoras, é provável que a proposta implique custos adicionais, pois terão de intensificar as suas actividades de investigação e desenvolvimento.

A situação dos construtores de automóveis é semelhante à dos fornecedores de componentes e sistemas. Alguns construtores europeus de automóveis levaram a efeito, na última década, actividades de investigação e desenvolvimento no domínio dos fluidos refrigerantes alternativos. A proposta oferecerá a essas empresas uma oportunidade de negócio para a comercialização dos frutos do trabalho desenvolvido, enquanto as empresas menos inovadoras no ar condicionado terão de suportar custos adicionais.

Recorde-se que, se os construtores de automóveis decidirem optar por soluções que não recorram à utilização de hidrofluorcarbonetos, deixarão de ter de recuperar esses gases no final de vida dos veículos, economizando os custos respectivos. As oficinas que efectuam a manutenção dos sistemas de ar condicionado, muitas das quais PME, experimentarão o mesmo tipo de benefício: no caso dos automóveis equipados com sistemas de ar condicionado a fluidos refrigerantes alternativos, deixará de se aplicar a exigência de recuperação e reciclagem dos hidrofluorcarbonetos.

6.3. Que terão as empresas de fazer para dar cumprimento à proposta ?

Para cumprirem as disposições da proposta, os utilizadores de gases fluorados terão de assegurar que o seu equipamento é regularmente inspeccionado e correctamente mantido por pessoas competentes. Os sectores que tiverem de optar por soluções alternativas terão de obter informações sobre as mesmas e de planear a transição. Noutros casos, como o da utilização de hexafluoreto de enxofre nos pneumáticos, a mudança para ar ou azoto é de fácil execução e não implicará custos.

A indústria química será chamada a fornecer fluidos refrigerantes alternativos para equipamentos móveis de ar condicionado em função das decisões que os construtores de automóveis tomarem sobre o fluido refrigerante a utilizar. Os fornecedores de componentes e sistemas também terão de adaptar os seus produtos aos novos requisitos conceptuais. Nesse sector, a produção de sistemas de ar condicionado mais respeitadores do ambiente implicará custos mais elevados, mas essa situação será contrabalançada pelo aumento das receitas provenientes dos clientes. É evidente que os fornecedores que já tiverem levado a efeito actividades de investigação e desenvolvimento no domínio dos fluidos refrigerantes alternativos estarão mais bem posicionados no mercado para extrair benefícios quando a proposta produzir efeitos.

Os construtores de automóveis poderão seguir várias estratégias alternativas para dar cumprimento à proposta, algumas das quais não mutuamente exclusivas. Em primeiro lugar, podem decidir não fornecer qualquer sistema de ar condicionado com os veículos. Esta é uma resposta possível no segmento dos automóveis de passageiros mais pequenos e de mais baixo custo, e também no caso de alguns veículos comerciais ligeiros. Em segundo lugar, o construtor pode decidir mudar para fluidos refrigerantes alternativos, presumivelmente dióxido de carbono, hidrocarbonetos ou HFC-152a. É, evidentemente, possível, embora improvável num futuro próximo, que a indústria venha a desenvolver outros fluidos refrigerantes ou que surjam outras técnicas de refrigeração dos veículos. Em terceiro lugar, atendendo ao mecanismo de flexibilidade contemplado na proposta, os construtores podem decidir introduzir sistemas de ar condicionado a fluidos refrigerantes alternativos mais cedo do que a mesma exige. Os construtores de automóveis podem optar pela conversão total de algumas linhas de produção a novos sistemas; se, em resultado disso, o conjunto da frota respectiva superar as exigências de conformidade num determinado ano, poderão utilizar os créditos adquiridos para converter mais tardiamente os sistemas de ar condicionado noutra mercado. Esta possibilidade terá interesse nos casos em que os construtores optarem por adiar o mais possível o investimento em novos sistemas. Em quarto lugar, alguns construtores podem decidir recorrer ao sistema de flexibilidade de um modo que lhes permita transferir créditos para outros construtores e assim recuperar parte dos seus custos de investigação e investimentos. É, porém, pouco provável que esta quarta estratégia venha a ser muito utilizada.

6.4. Quais os efeitos económicos prováveis da proposta ?

Os custos decorrentes das disposições em matéria de confinamento e das disposições relativas à comercialização e utilização não são elevados. Em muitos casos, os estudos efectuados revelaram com clareza ser economicamente vantajoso mudar para tecnologias alternativas. Um equipamento de refrigeração ou de ar condicionado que funcione bem utiliza menos energia e provoca menos perturbações no local de trabalho (por exemplo, uma linha de produção em que a refrigeração seja essencial funcionará com maior eficiência se o equipamento de refrigeração estiver a funcionar bem). Analogamente, o ar condicionado é essencial em certos edifícios para assegurar o conforto dos ocupantes, pelo que um sistema de ar condicionado a funcionar eficientemente pode contribuir para a produtividade laboral.

A exigência de inspeções regulares deverá traduzir-se em mais trabalho no sector da manutenção e assistência técnica, devendo os fornecedores de componentes de alta qualidade ver o seu negócio aumentar mais do que os fornecedores de produtos de qualidade inferior. Parte dos custos das inspeções regulares serão suportados pelos proprietários dos equipamentos, mas também haverá benefícios, pois um equipamento com menos fugas terá, geralmente, uma eficiência energética muito maior, além de que não terão de ser comprados mais gases fluorados para substituir as perdas.

O custo de produção do equipamento de ar condicionado dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros aumentará. Em função da solução técnica escolhida pelo construtor de automóveis, prevê-se que o aumento dos custos de produção varie entre 15 € e 40 € por veículo, caso seja utilizado HFC-152a como fluido refrigerante, entre 30 € e 50 € por veículo, caso sejam utilizados hidrocarbonetos como fluido refrigerante, ou entre 40 € e 150 € por veículo, caso seja utilizado dióxido de carbono como fluido refrigerante alternativo. De referir que o custo elevado associado ao dióxido de carbono presume que a indústria não conseguirá resolver, nesta década, o problema técnico associado à utilização de altas pressões em tubagens flexíveis. As tecnologias comerciais de tubagens actualmente existentes são relativamente caras. O custo de produção actual de um sistema de ar condicionado varia entre 250 € e 400 €

Lado a lado com o aumento do custo de produção do equipamento de ar condicionado, as ferramentas utilizadas na manutenção do equipamento também sofrerão modificações. Durante a mudança de um sistema para outro, haverá um certo aumento dos custos nas oficinas, pois terão de ser adquiridas ferramentas específicas para o fluido refrigerante em causa. Todavia, depois da transferência para os novos sistemas, as oficinas deixarão de ter custos mais elevados e, caso o dióxido de carbono seja escolhido como fluido refrigerante, deixará de ser necessária a reciclagem do refrigerante, pelo que as oficinas deixarão de ter os custos do equipamento de reciclagem (cerca de 2.000 € por unidade).

No tocante à eliminação dos veículos fora de uso, se for escolhido dióxido de carbono como fluido refrigerante deixará de ser necessário reciclar o refrigerante, como exige a directiva relativa aos veículos fora de uso, pelo que as oficinas deixarão de ter os custos do equipamento de recuperação. Estima-se que a recuperação de HFC-134a custe entre 20 € e 30 € por veículo fora de uso. Este custo será evitado se for escolhido dióxido de carbono como fluido refrigerante.

O HFC-134a é um fluido refrigerante relativamente caro, comparativamente às alternativas existentes. A proposta reduzirá, portanto, os custos da carga de fluido refrigerante.

O efeito económico da proposta será um aumento do custo de investimento do equipamento de ar condicionado, provavelmente contrabalançado por menores custos de funcionamento dos sistemas de ar condicionado, devido a uma menor necessidade de manutenção e a menores custos de eliminação. Dados os intervalos de variação de 15 € a 40 € e de 40 € a 150 € de custos adicionais, dependendo da solução técnica (HFC-152a no primeiro caso e dióxido de carbono no segundo), os custos associados aos sistemas alternativos durante a vida do sistema de ar condicionado serão, provavelmente, 15 € a 150 € mais elevados do que os dos sistemas actuais.

Admitiu-se aqui que a indústria conseguirá resolver o problema técnico ligado ao custo das tubagens de alta pressão, caso o dióxido de carbono seja escolhido como fluido refrigerante. Por outro lado, não foi considerada nos cálculos a possibilidade de os sistemas de ar condicionado a dióxido de carbono serem utilizados como bombas de calor. Num número crescente de veículos com motor diesel de injeção directa e de automóveis híbridos já não é produzido calor em excesso, pelo que os veículos necessitam de sistemas de aquecimento auxiliares. Nos sistemas a dióxido de carbono, esses sistemas auxiliares já não serão necessários, pois o sistema de ar condicionado pode ser invertido e utilizado para aquecimento. Todavia, por falta de informações sobre as consequências nos custos, a Comissão não fez uma estimativa sobre o impacto (benéfico) das bombas de calor nestes cálculos.

Em resumo, prevê-se um aumento de 15 € a 150 € dos custos de produção dos sistemas de ar condicionado. A Comissão estima que, em resultado da presente proposta, cada veículo conheça uma redução das emissões de hidrofluorcarbonetos correspondente a 1,70 a 2,24 toneladas de equivalente dióxido de carbono. Isso implicará que o custo da restrição de venda por tonelada de equivalente dióxido de carbono se situará entre 7 € (pequeno aumento do custo por sistema de ar condicionado e fugas elevadas de hidrofluorcarbonetos actualmente) e 88 € (grande aumento do custo por sistema de ar condicionado e fugas baixas de hidrofluorcarbonetos actualmente) (quadro 3). Atendendo ao longo período de transição e à probabilidade de uma ou mais das tecnologias se desenvolverem, é provável que os custos de conformidade correspondam aos valores mais baixos do quadro 3.

Quadro 3: Estimativa dos custos de conformidade decorrentes da proposta, por tonelada de equivalente dióxido de carbono

	Custo (euros por tonelada de equivalente CO ₂)	
	Fugas actuais de hidrofluorcarbonetos: elevadas	Fugas actuais de hidrofluorcarbonetos: baixas
Aumento do custo de um sistema de ar condicionado que funcione com um fluido refrigerante alternativo, considerando um aumento pequeno ou grande de custo por sistema *)		
HFC-152a (pequeno aumento do custo: 15 €)	7 €	10 €
Hidrocarbonetos (pequeno aumento do custo: 30 €)	13 €	18 €
CO ₂ (pequeno aumento do custo: 40 €)	18 €	24 €
HFC-152a (grande aumento do custo: 40 €)	20 €	26 €
Hidrocarbonetos (grande aumento do custo: 50 €)	22 €	29 €
CO ₂ (grande aumento do custo: 150 €)	67 €	88 €

*) Os cálculos têm em conta o facto de o HFC-152a ter um potencial de aquecimento global 90 % inferior ao do HFC-134a.

6.5. A proposta inclui medidas especificamente destinadas às PME ?

A situação das PME foi tida em conta durante os debates no grupo de trabalho e especialmente considerada nos estudos efectuados. As medidas da proposta não têm um efeito desproporcionado nessas empresas; no caso da proibição de utilização na fundição injectada de magnésio, aplicável ao hexafluoreto de enxofre, foi prevista uma derrogação aplicável às PME, por falta de rentabilidade das alternativas.

No tocante às disposições relativas aos equipamentos móveis de ar condicionado, os fornecedores de HFC-134a e os construtores de automóveis não são PME. As PME que sejam fornecedores de componentes serão tratadas do mesmo modo que os restantes fornecedores.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo a determinados gases fluorados com efeito de estufa

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o seu artigo 95º,

Tendo em conta a proposta da Comissão¹³,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹⁴,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251º do Tratado¹⁵,

Considerando o seguinte:

- (1) O Sexto Programa de Acção em matéria de Ambiente: “Ambiente 2010: o nosso futuro, a nossa escolha”¹⁶ identifica as alterações climáticas como um domínio de acção prioritário. O programa reconhece que a Comunidade Europeia se comprometeu a conseguir uma redução de 8 % das suas emissões de gases com efeito de estufa, em relação aos níveis de 1990, entre 2008 e 2012 e que, a mais longo prazo, as emissões globais de gases com efeito de estufa necessitam de ser reduzidas em cerca de 70 %, em relação aos níveis de 1990.
- (2) O objectivo último da Convenção-Quadro das Nações Unidas relativa às Alterações Climáticas, aprovada pela Decisão 94/69/CE do Conselho, de 15 de Dezembro de 1993, relativa à celebração da Convenção-Quadro das Nações Unidas relativa às Alterações Climáticas¹⁷, é estabilizar as concentrações na atmosfera de gases com efeito de estufa, a um nível que evite uma interferência antropogénica perigosa no sistema climático.

¹³ JO C [...] de [...], p. [...].

¹⁴ JO C [...] de [...], p. [...].

¹⁵ JO C [...] de [...], p. [...].

¹⁶ Decisão nº 1600/2002/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Julho de 2002, que estabelece o sexto programa comunitário de acção em matéria de Ambiente - JO L 242 de 10.9.2002, p. 1.

¹⁷ JO L 33 de 7.2.1994, p. 11.

- (3) A Decisão 2002/358/CE do Conselho, de 25 de Abril de 2002, relativa à aprovação, em nome da Comunidade Europeia, do Protocolo de Quioto da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as alterações climáticas e ao cumprimento conjunto dos respectivos compromissos¹⁸ obriga a Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros a reduzir em 8 % as suas emissões antropogénicas agregadas dos gases com efeito de estufa constantes do anexo A do Protocolo, em relação aos níveis de 1990, no período de 2008 a 2012.
- (4) Devem ser estabelecidas disposições tendentes a evitar e minimizar as emissões de gases fluorados, sem prejuízo da Directiva 75/442/CEE do Conselho, de 15 de Julho de 1975, relativa aos resíduos¹⁹, da Directiva 96/61/CE do Conselho, de 24 de Setembro de 1996, relativa à prevenção e controlo integrados da poluição²⁰, da Directiva 2000/53/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Setembro de 2000, relativa aos veículos em fim de vida²¹ e da Directiva 2002/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Janeiro de 2003, relativa aos resíduos de equipamentos eléctricos e electrónicos (REEE)²².
- (5) Os Estados-Membros estão a tomar ou prevêem tomar medidas diferentes de redução das emissões de gases fluorados. Essas medidas díspares dos Estados-Membros são susceptíveis de entravar ou distorcer a concorrência no mercado interno. Afigura-se, portanto, adequado tomar medidas a nível comunitário, para garantir a protecção do mercado interno através da harmonização das exigências relativas ao controlo e confinamento e à comercialização e utilização de gases fluorados.
- (6) Para evitar as distorções do mercado interno que poderiam resultar da aplicação de medidas diferentes pelos Estados-Membros, é considerado apropriado estabelecer restrições de comercialização e de utilização em relação a certas aplicações de gases fluorados, se existirem alternativas viáveis e não for possível melhorar o confinamento e a recuperação, atentos as iniciativas voluntárias de alguns sectores industriais e o facto de o desenvolvimento de alternativas estar ainda em curso.
- (7) O Protocolo de Quioto prevê a apresentação de relatórios sobre as emissões de gases fluorados, pelo que dados relativos à produção, importação e exportação desses gases podem ajudar a validar a exactidão dos mesmos relatórios. Os produtores, importadores e exportadores de gases fluorados devem, portanto, apresentar relatórios anuais.
- (8) As emissões de hidrofluorcarboneto-134a (HFC-134a) pelos sistemas de ar condicionado dos veículos a motor suscitam preocupações cada vez maiores, devido ao seu impacto nas alterações climáticas. Aguardam-se a todo o momento alternativas rentáveis e seguras. Essas alternativas não prejudicam, ou prejudicam bastante menos, o clima e não afectam desfavoravelmente o consumo energético dos veículos, nem as emissões conexas de dióxido de carbono. A utilização de fluidos refrigerantes alternativos deve ser facilitada pelo recurso a mecanismos de mercado, sob a forma de quotas transferíveis.

¹⁸ JO L 130 de 15.5.2002, p. 1.

¹⁹ JO L 194 de 25.7.1975, p. 39.

²⁰ JO L 257 de 10.10.1996, p. 26.

²¹ JO L 269 de 21.10.2000, p. 34.

²² JO L 37 de 13.2.2003, p. 24.

- (9) Para facilitar o controlo e verificação das taxas de fugas dos sistemas de ar condicionado dos veículos novos, a Comissão promoverá a elaboração de normas europeias e tomará outras medidas necessárias à alteração da legislação comunitária pertinente sobre a homologação dos veículos.
- (10) Devem ser estabelecidas disposições relativas ao acompanhamento, avaliação e revisão das disposições do presente regulamento.
- (11) Os Estados-Membros devem estabelecer regras relativas às sanções aplicáveis às infracções ao presente regulamento e garantir a aplicação dessas regras. Essas sanções devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasoras.
- (12) O presente regulamento respeita os direitos fundamentais e observa os princípios gerais reconhecidos, nomeadamente, na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia.
- (13) Dado que, para salvaguardar o mercado interno, os objectivos da acção proposta - no domínio do confinamento, apresentação de relatórios e controlo da colocação no mercado e da utilização de determinados gases fluorados - não podem ser suficientemente realizados através da acção individual dos Estados-Membros e que, portanto, devido à dimensão e aos efeitos da acção proposta, podem ser melhor alcançados ao nível comunitário, a Comunidade pode intervir de acordo com o princípio da subsidiariedade, tal como estabelecido no artigo 5º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, de acordo com o mesmo artigo, o presente regulamento não deve exceder o necessário para atingir esses objectivos.
- (14) As medidas necessárias à execução do presente regulamento devem ser adoptadas nos termos do artigo 4º da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão²³, por recurso ao comité instituído pelo Regulamento (CE) nº 2037/2000²⁴,

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1º

Âmbito de aplicação

O presente regulamento aplica-se ao confinamento, utilização e colocação no mercado dos gases fluorados com efeito de estufa hidrofluorcarbonetos, perfluorcarbonetos e hexafluoreto de enxofre e à transmissão de informações sobre os mesmos. Essas substâncias constam do anexo A do protocolo de Quioto. O anexo I contém uma lista indicativa.

O presente regulamento aplica-se sem prejuízo da Directiva 75/442/CEE do Conselho, da Directiva 96/61/CE do Conselho, da Directiva 2000/53/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e da Directiva 2002/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho.

²³ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

²⁴ JO L 244 de 29.9.2000, p. 1.

Artigo 2º

Definições

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

- (a) “Colocação no mercado”, o fornecimento na União Europeia, pela primeira vez, por um fabricante ou um importador, de produtos ou equipamentos não-utilizados que contenham gases fluorados;
- (b) “Recipiente”, um produto concebido para o transporte ou armazenagem de gases fluorados;
- (c) “Recuperação”, a recolha e armazenagem de gases fluorados, provenientes, nomeadamente, de máquinas, equipamentos ou recipientes de confinamento, durante as operações de manutenção ou de eliminação;
- (d) “Reciclagem”, a reutilização de um gás fluorado recuperado após uma operação de limpeza básica, como a filtração ou a secagem. No caso dos fluidos refrigerantes, a reciclagem implica, normalmente, a recarga de equipamentos, frequentemente no mesmo local;
- (e) “Valorização”, o reprocessamento e a melhoria da qualidade de um gás fluorado recuperado, por recurso a operações como a filtração, a secagem, a destilação e tratamentos químicos, a fim de restituir à substância um nível de qualidade determinado, o que frequentemente envolve o processamento nouro local, numa instalação central;
- (f) “Veículo”, qualquer veículo a motor da categoria M1 ou da classe I da categoria N1, conforme definido no anexo II da Directiva 70/156/CEE;
- (g) “Sistema de ar condicionado que contenha gases fluorados com potencial de aquecimento global superior a 150”, um sistema de ar condicionado que utilize hidrofluorcarbonetos com potencial de aquecimento global superior a 150, conforme consta do anexo I;
- (h) “Sistema de ar condicionado aperfeiçoado a HFC-134a”, um sistema de ar condicionado que contenha gases fluorados com potencial de aquecimento global superior a 150, cuja taxa de fugas seja comprovadamente inferior a 20 g de gases fluorados com potencial de aquecimento global superior a 150 por ano, no caso dos sistemas de evaporador único, ou inferior a 25 g de gases fluorados com potencial de aquecimento global superior a 150 por ano, no caso dos sistemas de evaporador duplo, e que não necessite de recarga durante, pelo menos, doze anos; e
- (i) “Aerossóis lúdico-decorativos”, os geradores de aerossóis enumerados no anexo da Directiva 94/48/CE.

Artigo 3º

Confinamento

1. Serão tomadas todas as medidas técnica e economicamente viáveis para evitar e minimizar as emissões de gases fluorados.
2. Sem prejuízo do nº 3, a existência de fugas nos equipamentos de refrigeração, sistemas de ar condicionado, bombas de calor e sistemas de protecção contra incêndios fixos que contenham gases fluorados será inspeccionada de acordo com o seguinte programa:
 - a) Equipamentos que contenham 3 kg ou mais de gases fluorados: pelo menos uma vez por ano;
 - b) Equipamentos que contenham 30 kg ou mais de gases fluorados: quatro vezes por ano;
 - c) Equipamentos que contenham 300 kg ou mais de gases fluorados: todos os meses.
3. Caso exista um sistema de detecção de fugas, a autoridade competente pode ajustar, conforme se justifique, a frequência das inspecções referidas nas alíneas b) e c) do nº 2.
4. Os proprietários de equipamentos de refrigeração, sistemas de ar condicionado, bombas de calor e sistemas de protecção contra incêndios fixos que contenham 300 kg ou mais de gases fluorados instalarão sistemas de detecção de fugas.
5. Os proprietários de equipamentos de refrigeração, sistemas de ar condicionado, bombas de calor e sistemas de protecção contra incêndios fixos que contenham 3 kg ou mais de gases fluorados manterão registos da quantidade e tipo dos gases fluorados instalados, das quantidades eventualmente adicionadas e das quantidades recuperadas durante as operações de manutenção e assistência técnica. Quando solicitados, esses registos serão facultados à autoridade competente e à Comissão.

Artigo 4º

Recuperação

1. Os gases fluorados contidos nos tipos de equipamento a seguir indicados serão recuperados, para serem reciclados, valorizados ou destruídos:
 - a) Circuitos de arrefecimento de equipamentos de refrigeração, sistemas de ar condicionado e bombas de calor;
 - b) Equipamentos que contenham solventes;
 - c) Sistemas de protecção contra incêndios e extintores; e
 - d) Comutadores de alta tensão.

A recuperação terá lugar durante as operações de manutenção e assistência técnica do equipamento referido ou durante a eliminação final do mesmo.

2. Os gases fluorados não-utilizados contidos em recipientes recarregáveis serão recuperados para serem reciclados, valorizados ou destruídos.
3. Tanto quanto seja tecnicamente viável e rentável, os gases fluorados contidos noutros produtos ou equipamentos serão recuperados, para serem reciclados, valorizados ou destruídos.

Artigo 5º

Programas de formação e certificação

1. Os Estados-Membros porão em prática programas de formação e certificação do pessoal envolvido nas actividades referidas nos artigos 3º e 4º.
2. No prazo de dois anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento, os Estados-Membros notificarão à Comissão informações sobre os programas de formação e certificação referidos no nº 1. Os Estados-Membros reconhecerão os certificados emitidos nos outros Estados-Membros e não restringirão a liberdade de prestação de serviços, nem a liberdade de estabelecimento, por razões ligadas a certificação emitida noutro Estado-Membro.
3. No prazo de um ano a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento, a Comissão, em conformidade com o procedimento referido no nº 2 do artigo 12º, definirá o modelo dessas notificações.

Artigo 6º

Relatórios

1. Todos os anos, até ao dia 31 de Março, a partir do segundo ano civil após a entrada em vigor do presente regulamento, serão comunicados à Comissão os dados a seguir indicados, respeitantes ao ano anterior:
 - a) Por cada produtor que produza mais de uma tonelada por ano:
 - a sua produção total de cada gás fluorado, indicando as aplicações em que se prevê que cada substância seja utilizada e fornecendo uma estimativa das emissões esperadas no ciclo de vida da substância;
 - as quantidades recicladas, valorizadas ou destruídas.
 - b) Por cada importador que importe mais de uma tonelada por ano, incluindo os produtores que também importem:
 - as quantidades de gases fluorados comercializadas na Comunidade, indicando separadamente as aplicações em que se prevê que cada substância seja utilizada e fornecendo uma estimativa das emissões esperadas no ciclo de vida da substância;

- as quantidades de gases fluorados usados importadas para reciclagem, valorização ou destruição.
- c) Por cada exportador que exporte mais de uma tonelada por ano, incluindo os produtores que também exportem:
- as quantidades de gases fluorados exportadas da Comunidade;
 - as quantidades de gases fluorados usados exportadas para reciclagem, valorização ou destruição.
2. O modelo do relatório a que se refere o nº 1 será estabelecido em conformidade com o procedimento referido no nº 2 do artigo 12º, no prazo de um ano a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento.
3. A Comissão tomará as medidas adequadas para proteger a confidencialidade das informações que lhe forem comunicadas.
4. Para melhorar a aplicação prática das exigências de comunicação de dados referidas no nº 1, a Comissão poderá alterá-las em conformidade com o procedimento referido no nº 2 do artigo 12º.

Artigo 7º

Controlo da utilização

1. A partir de 1 de Janeiro de 2007, será proibida a utilização de hexafluoreto de enxofre na fundição injectada de magnésio, excepto se a quantidade de hexafluoreto de enxofre utilizada for inferior a 500 kg por ano.
2. A utilização de hexafluoreto de enxofre no enchimento de pneumáticos de veículos será proibida a partir da data de entrada em vigor do presente regulamento.
3. Será proibida a utilização de gases fluorados com potencial de aquecimento global superior a 150 no primeiro enchimento de sistemas de ar condicionado de veículos novos colocados no mercado a partir de 1 de Janeiro de 2009, excepto conforme previsto no artigo 10º.

Artigo 8º

Colocação no mercado

A colocação no mercado de gases fluorados em aplicações constantes do anexo II será proibida conforme especificado no mesmo anexo.

Artigo 9º

Sistemas de ar condicionado de veículos novos

1. A partir de 1 de Janeiro de 2005, as pessoas que colocarem no mercado veículos novos equipados com sistemas de ar condicionado que contenham gases fluorados com potencial de aquecimento global superior a 150 assegurarão que, comprovadamente, a taxa de fugas não exceda 40 g de gases fluorados por ano, no caso dos sistemas de evaporador único, ou 50 g de gases fluorados por ano, no caso dos sistemas de evaporador duplo.
2. A partir de 1 de Janeiro de 2009, será proibida a colocação no mercado de veículos novos equipados com sistemas de ar condicionado que contenham gases fluorados com potencial de aquecimento global superior a 150, excepto conforme previsto no artigo 10º.

Artigo 10º

Quotas

1. Às pessoas que pretenderem colocar no mercado, a partir de 1 de Janeiro de 2009, veículos novos equipados com sistemas de ar condicionado que contenham gases fluorados com potencial de aquecimento global superior a 150 serão atribuídas quotas, correspondentes às seguintes percentagens dos veículos colocados no mercado por essa pessoa:
 - a) Entre 1 de Janeiro e 31 de Dezembro de 2009: 80 % dos veículos colocados no mercado em 2007;
 - b) Em 2010: 60 % dos veículos colocados no mercado em 2008;
 - c) Em 2011: 40 % dos veículos colocados no mercado em 2009;
 - d) Em 2012: 20 % dos veículos colocados no mercado em 2010;
 - e) Em 2013: 10 % dos veículos colocados no mercado em 2011.
2. Os pedidos de uma primeira quota serão apresentados à Comissão até ao dia 30 de Junho de 2008 e incluirão a informação do número de veículos novos a que se refere o nº 1, colocados no mercado pelo requerente. Os pedidos de quotas ulteriores serão apresentados à Comissão até ao dia 30 de Junho de cada ano.

A quota anual de cada titular de quotas será publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* até ao dia 30 de Setembro de cada ano.

3. A atribuição de uma quota dará ao titular da mesma o direito de colocar no mercado o número correspondente de veículos novos a que se refere o nº 1, correspondendo uma unidade de quota a um veículo. As quotas serão transferíveis, sem restrições, entre titulares de quotas. As transferências produzirão efeitos após comunicação à Comissão das mudanças de titularidade.

4. Os titulares de quotas que, entre a data de entrada em vigor do presente regulamento e 31 de Dezembro de 2008, colocarem no mercado veículos novos equipados com sistemas de ar condicionado que não contenham gases fluorados ou que contenham gases fluorados com potencial de aquecimento global não superior a 150 terão direito, mediante pedido fundamentado, a um aumento correspondente da quota respectiva para 2009.

Os titulares de quotas que, entre a data de entrada em vigor do presente regulamento e 31 de Dezembro de 2008, colocarem no mercado veículos novos equipados com sistemas de ar condicionado aperfeiçoados a HFC-134a terão direito, mediante pedido fundamentado, a um aumento das quotas respectivas para 2009, correspondente a 50 % do número desses veículos colocado no mercado.

5. Cada titular de quotas comunicará, até 31 de Março de cada ano, acompanhado de elementos comprovativos, o número de veículos a que se refere o nº 1 que tiver sido colocado no mercado no ano anterior. O primeiro desses relatórios será apresentado à Comissão até 31 de Março de 2010. Cada veículo em causa equipado com um sistema de ar condicionado aperfeiçoado a HFC-134a será considerado meio veículo.
6. As quotas detidas por cada titular de quotas serão canceladas no dia 30 de Junho de cada ano, no correspondente ao número de veículos em causa que o mesmo tiver colocado no mercado no ano anterior.
7. Os titulares de quotas que excederem a quota respectiva terão a sua quota para o ano seguinte reduzida em duas unidades por cada veículo além da quota.
8. As quotas não utilizadas serão adicionadas às quotas do titular das mesmas para o ano seguinte.
9. Os nomes dos titulares de quotas que tiverem excedido os seus direitos de quota para o período de 2009 a 2013 serão publicados em 30 de Julho de 2014. Cada um desses titulares de quotas será sujeito a uma sanção pecuniária de 200 € por cada veículo além da quota.
10. Os titulares de quotas que ainda dispuserem de quotas após 2013 poderão, até 31 de Dezembro de 2018, continuar a colocar no mercado veículos a que se refira o nº 1, em observância dos nºs 5 a 9.
11. Em derrogação dos nºs 2 a 10, as pessoas que colocarem no mercado um número de veículos inferior aos limites de pequenas séries e de fins de série definidos no anexo XII da Directiva 70/156/CEE ficarão isentos da aplicação do disposto no presente artigo. As pessoas que colocarem no mercado um veículo que tiver tido uma utilização pessoal também estarão isentas da aplicação do disposto no presente artigo.
12. Para ter em conta o caso dos novos operadores, às pessoas que não tiverem colocado qualquer veículo no mercado no período referido no nº 1 (ano X-2) serão atribuídas quotas não-transferíveis, correspondentes à percentagem pertinente das alíneas a) a e) do nº 1 do número de veículos que tiverem colocado no mercado no ano X, e não no ano X-2.

13. Sem prejuízo do Tratado, um grupo de pessoas poderá solicitar que lhe sejam aplicadas as disposições do presente artigo como se se tratasse de uma pessoa única, especificando o período durante o qual pretenderem manter essa qualidade. Em caso de incumprimento do disposto no presente artigo, serão conjunta e solidariamente responsáveis.

Artigo 11º

Revisão

1. Com base nos progressos que venham a ocorrer no confinamento ou substituição dos gases fluorados dos sistemas de ar condicionado e refrigeração que equipam outros meios de transporte, a Comissão efectuará uma revisão da presente legislação e apresentará um relatório sobre o assunto ao Parlamento Europeu e ao Conselho até 31 de Dezembro de 2005. Se for caso disso, o relatório será acompanhado de propostas legislativas.
2. No prazo de cinco anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento, a Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório da experiência de aplicação do mesmo. O relatório deve, nomeadamente:
 - avaliar o impacto das disposições pertinentes nas emissões e nas previsões de emissões de gases fluorados e examinar a rentabilidade dessas disposições;
 - avaliar os programas de formação e certificação estabelecidos pelos Estados-Membros em aplicação do nº 1 do artigo 5º;
 - avaliar da necessidade de normas comunitárias para o controlo das emissões de gases fluorados provenientes dos equipamentos, incluindo requisitos técnicos em matéria de concepção de produtos e equipamentos;
 - avaliar da necessidade de serem elaboradas e divulgadas notas descritivas das melhores técnicas disponíveis e das melhores práticas ambientais relativas à prevenção e minimização das emissões de gases fluorados;
 - incluir um resumo global da evolução tecnológica, da experiência adquirida, das exigências ambientais e dos eventuais impactos no funcionamento do mercado interno.
3. Se for caso disso, o relatório será acompanhado de propostas de revisão das disposições pertinentes do presente regulamento.

Artigo 12º

Comitologia

1. A Comissão será assistida pelo comité instituído pelo artigo 18º do Regulamento (CE) nº 2037/2000.

2. Quando for feita remissão para o presente número, será aplicável o procedimento previsto no artigo 4º da Decisão 1999/468/CE, em observância do disposto nos artigos 7º e 8º da mesma.
3. O prazo previsto no nº 3 do artigo 4º da Decisão 1999/468/CE é fixado em um mês.

Artigo 13º

Sanções

1. Sem prejuízo do artigo 10º, os Estados-Membros estabelecerão regras relativas às sanções aplicáveis às infracções ao disposto no presente regulamento e tomarão as medidas necessárias para garantir a aplicação dessas regras. As sanções previstas terão um carácter efectivo, proporcionado e dissuasor.
2. Os Estados-Membros notificarão as regras relativas às sanções, à Comissão, no prazo de um ano a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento, bem como, sem demora, qualquer alteração posterior dessas regras.

Artigo 14º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

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

Feito em Bruxelas, em [...]

*Pelo Parlamento Europeu,
O Presidente*

*Pelo Conselho
O Presidente*

ANEXO I

Gases fluorados

<u>Gás fluorado</u>	<u>Fórmula química</u>	<u>Potencial de calentamiento global</u>
Hexafluoreto de enxofre	SF ₆	23900
<u>Hidrofluorocarbonetos (HFC)</u>		
HFC-23	CHF ₃	11700
HFC-32	CH ₂ F ₂	650
HFC-41	CH ₃ F	150
HFC-43-10mee	C ₅ H ₂ F ₁₀	1300
HFC-125	C ₂ HF ₅	2800
HFC-134	C ₂ H ₂ F ₄	1000
HFC-134a	CH ₂ FCF ₃	1300
HFC-152a	C ₂ H ₄ F ₂	140
HFC-143	C ₂ H ₃ F ₃	300
HFC-143a	C ₂ H ₃ F ₃	3800
HFC-227ea	C ₃ HF ₇	2900
HFC-236fa	C ₃ H ₂ F ₆	6300
HFC-245ca	C ₃ H ₃ F ₅	560
HFC-365mfc	CF ₃ CH ₂ CF ₂ CH ₃	890
<u>Perfluorocarbonetos (PFC)</u>		
Perfluorometano	CF ₄	6500
Perfluoroetano	C ₂ F ₆	9200
Perfluoropropano	C ₃ F ₈	7000
Perfluorobutano	C ₄ F ₁₀	7000
Perfluoropentano	C ₅ F ₁₂	7500
Perfluorohexano	C ₆ F ₁₄	7400
Perfluorociclobutano	c-C ₄ F ₈	8700

ANEXO II

<u>Gás fluorado</u>	<u>Aplicação</u>	<u>Data de proibição</u>
Gases fluorados com potencial de aquecimento global superior a 150	Sistemas de ar condicionado de automóveis de passageiros e de veículos comerciais ligeiros	1 de Janeiro de 2009 – 31 de Dezembro de 2013*
Hexafluoreto de enxofre, hidrofluorcarbonetos e perfluorcarbonetos	Recipientes não-recarregáveis, excepto para utilização laboratorial e analítica e inaladores-doseadores	Um ano após a data da entrada em vigor
Hidrofluorcarbonetos e perfluorcarbonetos	Fluido refrigerante em sistemas não-confinados de evaporação directa	Data da entrada em vigor
Perfluorcarbonetos	Sistemas de protecção contra incêndios e extintores	Data da entrada em vigor
Hexafluoreto de enxofre, hidrofluorcarbonetos e perfluorcarbonetos	Vidraças	Dois anos após a data da entrada em vigor
Hexafluoreto de enxofre	Calçado	Data da entrada em vigor
Hidrofluorcarbonetos	Espumas unicomponente, excepto quando necessário para satisfazer normas de segurança nacionais	Um ano após a data da entrada em vigor
Hidrofluorcarbonetos	Aerossóis lúdico-decorativos	Três anos após a data da entrada em vigor
Hidrofluorcarbonetos e perfluorcarbonetos	Calçado	1 de Julho de 2006

* *Controlo progressivo da colocação no mercado em conformidade com o artigo 10º.*

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

Domínio(s) político(s): Ambiente

Actividade(s): Desenvolvimento de políticas

**DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO: REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO
RELATIVO A DETERMINADOS GASES FLUORADOS COM EFEITO DE ESTUFA**

1. RUBRICA(S) ORÇAMENTAL(IS) E DESIGNAÇÃO(ÕES)

07-01-04-01.

2. DADOS QUANTIFICADOS GLOBAIS

2.1. Dotação total da acção (parte B): 2,736 milhões de euros em dotações de autorização

2.2. Período de aplicação:

A ter início progressivamente em 2004 e a prosseguir sem limite temporal.

2.3. Estimativa das despesas anuais plurianuais:

a) Calendário das dotações de autorização/dotações de pagamento (intervenção financeira) (*cf. ponto 6.1.1*)

Milhões de euros (*três casas decimais*)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009 e exercícios seguintes	Total
Dotações de autorização	0,100	0,170	0,170	0,170	0,170	0,170	0,950
Dotações de pagamento	0,100	0,170	0,170	0,170	0,170	0,170	0,950

b) Assistência técnica e administrativa (ATA) e despesas de apoio (DDA) (*cf. ponto 6.1.2*)

Dotações de autorização	0,250	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,250
Dotações de pagamento	0,250	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,250

Subtotal a+b							
Dotações de autorização	0,350	0,170	0,170	0,170	0,170	0,170	1,200
Dotações de pagamento	0,350	0,170	0,170	0,170	0,170	0,170	1,200

c) Incidência financeira global dos recursos humanos e outras despesas de funcionamento (*cf. pontos 7.2 e 7.3*)

Dotações de autorização/Dotações de pagamento	0,256	0,256	0,256	0,256	0,256	0,256	1,536
---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

TOTAL a+b+c							
Dotações de autorização	0,606	0,426	0,426	0,426	0,426	0,426	2,736
Dotações de pagamento	0,606	0,426	0,426	0,426	0,426	0,426	2,736

2.4. Compatibilidade com a programação financeira e as perspectivas financeiras

A proposta é compatível com a programação financeira e as perspectivas financeiras existentes.

2.5. Incidência financeira nas receitas

Nenhuma implicação financeira.

3. CARACTERÍSTICAS ORÇAMENTAIS

Natureza da despesa		Nova	Participação EFTA	Participação dos países candidatos	Rubrica das perspectivas financeiras
DNO	DD	NÃO	NÃO	NÃO	Nº 3

4. BASE JURÍDICA

Artigo 95º.

5. DESCRIÇÃO E JUSTIFICAÇÃO

5.1. Necessidade de intervenção comunitária

5.1.1. Objectivos visados

A proposta legislativa estabelecerá um quadro de regulamentação dos gases fluorados em toda a Comunidade Europeia. O regulamento contém disposições destinadas a melhorar o confinamento dos gases fluorados e prevê a comunicação de dados sobre esses gases. Estabelece ainda restrições à comercialização e utilização de gases fluorados no tocante a certas aplicações. O regulamento contribuirá para a satisfação, com uma boa relação custo-eficácia, dos compromissos internacionais da Comunidade Europeia e dos seus Estados-Membros no âmbito da Convenção-Quadro das Nações Unidas relativa às Alterações Climáticas e do Protocolo de Quioto.

As disposições em matéria de relatórios prevêm a adopção de medidas, por parte da Comissão, com vista à protecção da confidencialidade dos dados, o que poderá ser conseguido com base no sistema de auditoria independente já estabelecido em aplicação do Regulamento (CE) nº 2037/2000 relativo às substâncias que empobrecem a camada de ozono. Dado que os trabalhos de auditoria em relação às substâncias que empobrecem a camada de ozono vão diminuindo à medida que avança a eliminação progressiva, pode haver uma deslocação de recursos para os trabalhos de auditoria referentes aos gases fluorados, agora propostos, sem custos adicionais para o orçamento comunitário.

Em relação aos sistemas de ar condicionado utilizados nos veículos de passageiros e comerciais ligeiros, a proposta prevê um sistema flexível de eliminação progressiva da utilização de gases fluorados com elevado potencial de aquecimento global, baseado em quotas transferíveis. O funcionamento concreto do sistema será deixado ao critério das empresas que colocam equipamentos móveis de ar condicionado no mercado. O custo do sistema de quotas será, portanto, em grande medida, suportado pelas empresas que pretenderem proceder à transferência de quotas. A proposta prevê, porém, que a Comissão atribua quotas para equipamentos móveis de ar condicionado que utilizem fluidos refrigerantes com elevado potencial de aquecimento global, para o período de 2009 a 2013. Competir-lhe-á, também, receber os relatórios transmitidos pelos operadores, com informações devidamente comprovadas, e efectuar o cancelamento de quotas. Prevê-se que os principais elementos de custo para o orçamento comunitário tenham a ver com a elaboração das especificações técnicas do sistema de quotas transferíveis e com as verificações de conformidade.

5.1.2. Disposições adoptadas decorrentes da avaliação ex ante

Nenhuma.

5.2. Acções previstas e modalidades de intervenção orçamental

No tocante à comunicação de dados, a acção proposta deve assegurar a protecção dos dados comercialmente sensíveis sobre os gases fluorados e que os dados sejam apresentados à Comissão de forma clara e transparente.

A acção proposta deve assegurar que não ocorram irregularidades na aplicação e comunicação das quotas transferíveis no caso do equipamento de ar condicionado dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros. A razão subjacente não é financeira, mas sim, sobretudo, ambiental. Os registos de quotas, que representam direitos à colocação no mercado de sistemas de ar condicionado a gases fluorados com elevado potencial de aquecimento global, constituem a base da conformidade, pelo que será necessário efectuar verificações.

5.3. Regras de execução

Pretende-se que a comunicação de dados seja efectuada directamente aos auditores, mas o método e o modelo precisos para a elaboração dos relatórios serão estabelecidos em acordo com o comité de gestão.

A Comissão receberá os pedidos de quotas transferíveis para sistemas de ar condicionado de veículos e, com base nos relatórios das empresas que colocam esses sistemas no mercado, verificará a conformidade.

6. INCIDÊNCIA FINANCEIRA

6.1. Incidência financeira total na parte B (relativamente à totalidade do período de programação)

6.1.1. Intervenção financeira

Dotações de autorização, em milhões de euros (*três casas decimais*)

Discriminação	2004	2005	2006	2007	2008	2009 e exercícios seguintes	Total
Acção 1: Nomeação de um auditor independente para supervisionar a comunicação anual de dados		0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,100
Acção 2: Criação do sistema de gestão de quotas de equipamentos móveis de ar condicionado	0,050						0,050
Acção 3: Condução do sistema de gestão de quotas		0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,250
Acção 4: Elaboração do modelo dos relatórios	0,050						0,050
Acção 5: Verificação da conformidade com base nos relatórios		0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,500
TOTAL	0,100	0,170	0,170	0,170	0,170	0,170	0,950

6.1.2. *Assistência técnica e administrativa (ATA), despesas de apoio (DDA) e despesas TI (dotações de autorização)*

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Total
(1) Assistência técnica e administrativa (ATA):							
a) Gabinetes de assistência técnica (GAT)							
b) Outras formas de assistência técnica e administrativa: <ul style="list-style-type: none"> – intramuros: – extramuros: <i>das quais para a criação e manutenção de sistemas de gestão informatizados:</i> 							
Subtotal 1							
(2) Despesas de apoio (DDA)							
a) Estudos	0,250						0,250
b) Reuniões de peritos							
c) Informação e publicações							
Subtotal 2	0,250						0,250
TOTAL	0,250						0,250

7. INCIDÊNCIA NOS EFECTIVOS E DESPESAS ADMINISTRATIVAS

7.1. Incidência nos recursos humanos

Tipos de postos de trabalho		Efectivos a afectar à gestão da acção mediante a utilização dos recursos existentes e/ou suplementares		Total	Descrição das tarefas decorrentes da acção
		Número de postos permanentes	Número de postos temporários		
Funcionários ou agentes temporários	A	1		1	
	B	1		1	
	C				
Outros recursos humanos					
Total		2		2	

7.2. Incidência financeira global dos recursos humanos

Tipo de recursos humanos	Montantes (€)	Método de cálculo *
Funcionários	216.000	108.000 por funcionário
Agentes temporários		
Outros recursos humanos (indicar a rubrica orçamental)		
Total	216.000	

Os montantes correspondem às despesas totais para 12 meses.

7.3. Outras despesas de funcionamento decorrentes da acção

Rubrica orçamental (nº e designação)	Montantes (€)	Método de cálculo
Dotação global (Título A7)		
A0701 – Deslocações em serviço	10.000	Estimativa.
A07030 – Reuniões	-	-
A07031 – Comitês obrigatórios ¹	30.000	Duas reuniões anuais do comité de gestão instituído pelo Regulamento (CE) nº 2037/2000 (reembolso da viagem de um delegado por Estado-Membro): despesa estimada.
A07032 – Comitês não-obrigatórios		
A07040 – Conferências		
A0705 – Estudos e consultas		
Outras despesas (especificar)		
Sistemas de informação (A-5001/A-4300)		
Outras despesas - parte A (especificar)		
Total	40.000	

¹ O comité de gestão deste regulamento é o mesmo que foi instituído pelo Regulamento (CE) nº 2037/2000. As questões suscitadas por ambos os regulamentos serão, portanto, discutidas na mesma reunião e o reembolso das despesas de viagem ocorrerá apenas uma vez. Por razões de clareza, essas despesas ficam aqui registadas.

Os montantes correspondem às despesas totais para 12 meses.

I.	Total anual (7.2 + 7.3)	256.000 €
II.	Duração da acção	
III.	Custo total da acção (I x II)	

Não são previstos quaisquer recursos humanos suplementares ao nível da Comissão. Os recursos humanos necessários serão providos pelos efectivos actuais.

8. ACOMPANHAMENTO E AVALIAÇÃO

8.1. Sistema de acompanhamento

Até ao final de 2005 será examinada a extensão da cobertura do regulamento a outros meios de transporte.

8.2. Modalidades e periodicidade da avaliação prevista

No prazo de cinco anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento, a Comissão apresentará um relatório dos progressos conseguidos. O relatório poderá ser acompanhado de propostas de revisão das disposições pertinentes do regulamento.

9. MEDIDAS ANTIFRAUDE

Aplicam-se as regras habituais da Comissão.