

Bruxelas, 31.5.2017
SWD(2017) 189 final

DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO

RESUMO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO

que acompanha o documento

**Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho
relativo à vigilância e comunicação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível
dos veículos pesados novos**

{COM(2017) 279 final}
{SWD(2017) 188 final}

Ficha de resumo
Avaliação de impacto relativa à Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à vigilância e comunicação das emissões de CO ₂ e do consumo de combustível dos veículos pesados novos
A. Necessidade de ação
Porquê? Qual é o problema?
As emissões de dióxido de carbono (CO ₂) e o consumo de combustível dos veículos pesados novos colocados no mercado da UE não foram, até à data, objeto de vigilância e comunicação de dados. Este défice de conhecimento contribui para: 1) que se percam oportunidades no que respeita à conceção de políticas destinadas a reduzir a fatura de combustível dos operadores de transportes, na sua maioria PME; 2) aumentar a concorrência a que os fabricantes de veículos estão sujeitos; 3) dificultar o contributo do setor dos veículos pesados para o cumprimento dos objetivos da UE ao nível da redução das emissões de gases com efeito de estufa.
O que se espera conseguir com a iniciativa?
A vigilância e a comunicação de dados sobre o consumo de combustível e as emissões de CO ₂ dos veículos pesados contribuirão para superar deficiências do mercado, pelo facto de virem aumentar a transparência e colmatar o défice de conhecimento através de dados sólidos e comparáveis. Permitirão que se tomem decisões de compra devidamente fundamentadas e estimularão a concorrência e o desenvolvimento de políticas racionais, promovendo a aquisição de veículos energeticamente eficientes.
Qual o valor acrescentado da ação a nível da UE?
A existência de muitos sistemas de vigilância a nível nacional redundaria na falta de dados comparáveis e exaustivos, o que resultaria na fragmentação do mercado da UE e na perda de transparência desse mercado. Ao invés, uma base de dados comum permitirá disponibilizar dados de vigilância aos compradores de veículos e aos decisores políticos a nível nacional e da UE.
B. Soluções
Quais foram as opções legislativas e não-legislativas ponderadas? Há ou não uma opção privilegiada? Porquê?
Com a entrada em vigor do Regulamento de certificação, as emissões de CO ₂ e o consumo de combustível dos camiões novos terão de ser calculados com o instrumento de simulação VECTO. Foram ponderadas diversas opções sobre se, e de que forma, esses dados deveriam ser vigiados e comunicados a nível da UE. O cenário de base é a inação ao nível da UE. As opções legislativas ponderadas foram as seguintes: 1) comunicação pelas autoridades nacionais; 2) comunicação pelos fabricantes de veículos pesados e 3) comunicação mista, pelas autoridades nacionais e pelos fabricantes. É privilegiada a opção 3. É a mais eficaz, nomeadamente pelo facto de garantir um fluxo informatizado de dados, de proporcionar cobertura de dados tanto a nível nacional como da UE e de ter custos administrativos modestos.
Quem apoia cada uma das opções?
O apoio das organizações profissionais, empresas privadas, organizações da sociedade civil e autoridades públicas reparte-se entre a opção 1 e a opção 3. A opção 3 é privilegiada pelas pessoas em geral e pelas organizações internacionais e conta com o apoio da maioria das partes interessadas. A opção 2 é apoiada sobretudo por algumas organizações profissionais.

C. Impactos da opção preferida
Quais são os benefícios da opção preferida (se existir; caso contrário, quais são os benefícios das principais opções)?
É provável que incentive a concorrência no sentido da produção de veículos energeticamente mais eficientes e que crie incentivos à inovação. Prevê-se que os efeitos de uma maior eficiência energética no transporte de mercadorias se estendam, pelo menos parcialmente, à maior parte dos setores da economia da UE: custos de funcionamento ligados aos combustíveis mais baixos no setor dos transportes contribuirão para a descida dos preços do transporte, reduzindo, assim, os custos de outros setores e, em última instância, irão beneficiar os consumidores da UE. Prevê-se que o emprego venha a beneficiar a médio/longo prazo. A melhoria progressiva da eficiência dos veículos adquiridos deverá contribuir para a redução das emissões de CO₂. Prevêem-se reduções favoráveis, mas pouco significativas, noutras emissões.
Quais são os custos da opção preferida (se existir; caso contrário, quais são os custos das principais opções)?
Os únicos custos económicos serão administrativos. Prevê-se que sejam negligenciáveis: cerca de 1 EUR por veículo.
Como serão afetadas as empresas, as PME e as microempresas?
As empresas de transportes da UE são, na sua maior parte, PME que operam apenas com um número reduzido de veículos. Espera-se que venham a beneficiar com o sistema de vigilância. Uma maior transparência a nível do desempenho dos veículos pesados em termos de consumo de combustível possibilitará decisões de compra mais fundamentadas com vista a garantir poupanças de combustível.
O impacto nos orçamentos e nas administrações públicas nacionais será significativo?
Paralelamente a custos administrativos de cerca de 3 500 EUR por ano, os Estados-Membros deverão tirar partido da disponibilidade de dados de vigilância dos veículos pesados na conceção de políticas destinadas a promover a redução das emissões, por exemplo a adoção de fiscalidade específica ou regimes de incentivos, incluindo taxas de circulação rodoviária e concursos públicos.
Haverá outros impactos significativos?
Prevê-se que, a médio/longo prazo, o impacto na concorrência e a nível internacional seja positivo.
D. Seguimento
Quando será revista esta política?
Após um período de aplicação de 5 anos.