

DIRECTIVAS

DIRECTIVA 2009/33/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 23 de Abril de 2009

relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes

(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 n.º 1 do artigo 175.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽²⁾,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

(1) Entre os recursos naturais, cuja utilização prudente e racional é exigida pelo n.º 1 do artigo 174.º do Tratado, conta-se o petróleo, que é a principal fonte de energia da União Europeia mas que é também uma importante fonte de emissões poluentes.

(2) A Comunicação da Comissão de 15 de Maio de 2001 intitulada «Desenvolvimento sustentável na Europa para um mundo melhor: Estratégia da União Europeia em favor do desenvolvimento sustentável», apresentada ao Conselho Europeu de Gotemburgo de 15 e 16 de Junho de 2001, identificou as emissões de gases com efeito de estufa e a poluição causada pelos transportes como um dos principais obstáculos ao desenvolvimento sustentável.

(3) A Decisão n.º 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 ⁽⁴⁾, reconheceu a necessidade de medidas específicas para aumentar a eficiência energética e a poupança de energia e para a integração dos objectivos em matéria de alterações climáticas nas políticas de transporte e energia, bem como a necessidade de medidas específicas no sector dos transportes no que diz respeito à utilização da energia e às emissões de gases com efeito de estufa.

(4) A Comunicação da Comissão de 10 de Janeiro de 2007 intitulada «Uma política energética para a Europa» propôs a adopção pela União Europeia de um compromisso de redução de, no mínimo, 20 % das emissões de gases com efeito de estufa até 2020, em comparação com os níveis de 1990. Além disso, foram propostos objectivos obrigatórios de um aumento de 20 % da eficiência energética, de um nível de 20 % de energias renováveis e de uma quota de 10 % de energias renováveis nos transportes da Comunidade até 2020, nomeadamente para melhorar a segurança do aprovisionamento energético mediante a diversificação do cabaz de combustíveis.

(5) A Comunicação da Comissão de 19 de Outubro de 2006 intitulada «Plano de Acção para a Eficiência Energética: Concretizar o Potencial» anunciou que a Comissão vai prosseguir os seus esforços para desenvolver mercados de veículos mais ecológicos, inteligentes, seguros e energeticamente eficientes, através de concursos públicos e de acções de sensibilização.

(6) A revisão intercalar do Livro Branco da Comissão de 2001 sobre os Transportes intitulada «Manter a Europa em movimento – Mobilidade sustentável para o nosso continente», de 22 de Junho de 2006, anunciou que a União iria incentivar a inovação respeitadora do ambiente, em particular através de sucessivas normas comunitárias de emissões (normas Euro) e da promoção de veículos ecológicos com base em concursos públicos.

⁽¹⁾ JO C 195 de 18.8.2006, p. 26.

⁽²⁾ JO C 229 de 22.9.2006, p. 18.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 22 de Outubro de 2008 (ainda não publicado no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 30 de Março de 2009.

⁽⁴⁾ JO L 242 de 10.9.2002, p. 1.

- (7) A Comissão apresentou, na sua Comunicação de 7 de Fevereiro de 2007 intitulada «Resultados da análise da estratégia comunitária para a redução das emissões de CO₂ dos veículos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros», uma nova estratégia geral destinada a permitir à União atingir, até 2012, o seu objectivo de 120 g/km de emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros. Foi proposto um enquadramento legal para garantir melhorias nas tecnologias de veículos. Medidas complementares deverão promover a aquisição de veículos energeticamente eficientes.
- (8) O Livro Verde da Comissão sobre Transportes Urbanos de 25 de Setembro de 2007 intitulado «Por uma nova cultura de mobilidade urbana» salienta o apoio dos interessados à promoção da introdução no mercado de veículos não poluentes e energeticamente eficientes através de concursos públicos respeitadores do ambiente. O Livro Verde propõe que uma das abordagens possíveis seria baseada na internalização dos custos externos utilizando como critérios de adjudicação os custos do consumo de energia durante o tempo de vida do veículo, as emissões de CO₂ e as emissões poluentes relacionadas com o funcionamento do veículo, para além do preço de compra. Além disso, os concursos públicos poderiam dar preferência a novas normas Euro. Utilizando mais cedo veículos menos poluentes seria igualmente possível melhorar a qualidade do ar nas zonas urbanas.
- (9) O relatório do Grupo de Alto Nível CARS 21 de 12 de Dezembro de 2005 apoiou a iniciativa da Comissão de promoção de veículos não poluentes e energeticamente eficientes, na condição de ser adoptada uma abordagem integrada, tecnologicamente neutra e baseada no desempenho, que englobe os fabricantes de veículos, os abastecedores de petróleo e combustível, as oficinas de reparação, os clientes e condutores e as autoridades públicas.
- (10) O Grupo de Alto Nível sobre Competitividade, Energia e Ambiente recomendou, no seu relatório de 27 de Fevereiro de 2007, que os concursos públicos e privados tenham em consideração todos os custos durante o tempo de vida do veículo, com ênfase na eficiência energética. Os Estados-Membros e a Comunidade deverão desenvolver e publicar orientações sobre contratos públicos, explicando como ir além da adjudicação pelo preço mais baixo, preferindo-lhe a aquisição de bens intermédios mais sustentáveis, em sintonia com a Directiva 2004/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março de 2004, relativa à coordenação dos processos de adjudicação de contratos nos sectores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais⁽¹⁾, e com a Directiva 2004/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março de 2004, relativa à coordenação dos processos de adjudicação dos contratos de empreitada de obras públicas, dos contratos públicos de fornecimento e dos contratos públicos de serviços⁽²⁾.
- (11) A presente directiva visa estimular o mercado para veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes e, em particular, atendendo ao considerável impacto ambiental desta medida, influir no mercado dos veículos normalizados produzidos em maiores quantidades, tais como automóveis de passageiros, autocarros e camiões, garantindo uma procura de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes que seja suficientemente elevada para encorajar os fabricantes e a indústria a investirem no desenvolvimento de veículos com baixo consumo da energia e fracas emissões de CO₂ e de outros poluentes.
- (12) Os Estados-Membros deverão informar os poderes públicos, as entidades adjudicantes e os operadores nacionais, regionais ou locais que prestam serviços públicos de transporte de passageiros sobre as disposições relacionadas com a compra de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes.
- (13) Os veículos não poluentes e energeticamente eficientes são, no início, mais caros do que os veículos convencionais. A criação de uma procura suficiente desses veículos poderá assegurar economias de escala que permitam reduções dos custos.
- (14) A presente directiva tem em conta a necessidade de prestar apoio aos Estados-Membros, facilitando e estruturando o intercâmbio de conhecimentos e melhores práticas para a promoção da compra de veículos não poluentes e energeticamente eficientes.
- (15) A procura de veículos para serviços de transporte público pode ter um impacto significativo no mercado se forem aplicados critérios harmonizados a nível comunitário.
- (16) O maior impacto no mercado, juntamente com a melhor relação custo/benefício, é obtido através da inclusão obrigatória dos custos incorridos com o consumo de energia, as emissões de CO₂ e as emissões de poluentes durante o tempo de vida do veículo como critérios de adjudicação na aquisição de veículos para serviços de transporte público.
- (17) De acordo com o âmbito da Directiva 2004/17/CE e da Directiva 2004/18/CE, e sem prejuízo da legislação nacional que as transpõe, a presente directiva deverá abranger os veículos de transporte rodoviário comprados por poderes públicos e entidades adjudicantes, independentemente do facto de estas serem públicas ou privadas. Além disso, a presente directiva deverá abranger a compra de veículos de transporte rodoviário utilizados para efectuar serviços de transporte público de passageiros no âmbito de contratos públicos de serviços, deixando aos Estados-Membros a liberdade de excluir aquisições menores, a fim de evitar encargos administrativos desnecessários.

(¹) JO L 134 de 30.4.2004, p. 1.

(²) JO L 134 de 30.4.2004, p. 114.

- (18) De acordo com a Directiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Directiva-Quadro) ⁽¹⁾, e tendo em vista evitar encargos administrativos indevidos, os Estados-Membros deverão poder isentar as autoridades e os operadores do cumprimento dos requisitos estabelecidos na presente directiva no contexto da compra de veículos projectados e fabricados para utilização especial.
- (19) A presente directiva deverá prever uma série de opções para ter em conta o impacto energético e ambiental. Tal permitirá que as autoridades e os operadores que já tenham desenvolvido métodos adaptados às necessidades e condições locais continuem a aplicar esses métodos.
- (20) A inclusão do consumo de energia, das emissões de CO₂ e das emissões de poluentes nos critérios de adjudicação não impõe custos totais mais elevados, limitando-se a tomar antecipadamente em consideração os custos de exploração a assumir ao longo da vida do veículo na decisão de aquisição. Em complemento à legislação relativa às normas Euro, que fixa limites máximos de emissão, esta abordagem quantifica monetariamente as emissões de poluentes efectivas e não implica a fixação de normas adicionais.
- (21) Ao cumprirem o requisito de ter em conta os impactos energético e ambiental mediante a fixação de especificações técnicas, os poderes públicos, entidades adjudicantes e operadores são encorajados a fixar especificações de desempenho energético e ambiental de nível mais elevado do que o estipulado na legislação comunitária, considerando, por exemplo, as normas Euro já aprovadas mas que ainda não se tornaram obrigatórias.
- (22) O Estudo ExternE ⁽²⁾, o Programa da Comissão Ar Limpo para a Europa (CAFE) ⁽³⁾ e o Estudo HEATCO ⁽⁴⁾ forneceram informações sobre os custos das emissões de CO₂, óxidos de azoto (NO_x), hidrocarbonetos não metânicos (HCNM) e partículas. Os custos são expressos em valor actual a fim de não complicar o procedimento de adjudicação.
- (23) A presente directiva deverá definir uma gama de custos das emissões de CO₂ e das emissões de poluentes que, por um lado, confira aos poderes públicos, entidades adjudicantes e operadores flexibilidade para terem em conta as respectivas situações locais e, por outro, garanta um grau de harmonização adequado.
- (24) A aplicação obrigatória de critérios na aquisição de veículos não poluentes e energeticamente eficientes não exclui a inclusão de outros critérios de adjudicação relevantes. Também não impede a escolha de veículos reconicionados com vista a obter um melhor desempenho ambiental. Os demais critérios de aquisição podem também ser incluídos nos concursos realizados ao abrigo das Directivas 2004/17/CE ou 2004/18/CE, desde que se articulem com o objecto do contracto, não confirmem uma liberdade de opção ilimitada aos poderes públicos ou entidades adjudicantes, sejam expressamente mencionados e respeitem os princípios fundamentais do Tratado.
- (25) O método utilizado para calcular os custos de funcionamento durante o tempo de vida referentes às emissões poluentes para efeitos das decisões de aquisição de veículos, incluindo os valores numéricos definidos na presente directiva, não prejudica outras disposições da legislação comunitária aplicáveis aos custos externos.
- (26) As análises e revisões do método de cálculo definido na presente directiva deverão ter em consideração as medidas legislativas comunitárias conexas e procurar salvaguardar a coerência com tais medidas.
- (27) Os critérios de adjudicação energéticos e ambientais deverão fazer parte dos vários critérios de adjudicação a considerar pelos poderes públicos ou entidades adjudicantes quando são chamados a tomar uma decisão sobre concursos para veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes.
- (28) A presente directiva não deverá impedir que os poderes públicos e as entidades adjudicantes dêem preferência às últimas normas Euro na compra de veículos para serviços de transporte público antes de essas normas se tornarem obrigatórias. Não deverá tão-pouco impedir que os poderes públicos e as entidades adjudicantes dêem preferência a combustíveis alternativos, como o hidrogénio, o gás de petróleo liquefeito (GPL), o gás natural comprimido (GNC) ou os biocombustíveis, desde que sejam tidos em conta os impactos energético e ambiental durante o tempo de vida.
- (29) Deverão ser desenvolvidos procedimentos comunitários de ensaio normalizados para outras categorias de veículos, a fim de melhorar a comparabilidade e a transparência dos dados dos fabricantes. Os fabricantes deverão ser encorajados a fornecer dados sobre o consumo de energia, as emissões de CO₂ e as emissões de poluentes durante o tempo de vida destes veículos.

⁽¹⁾ JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

⁽²⁾ Bickel, P., Friedrich, R., ExternE. Externalities of Energy. Methodology 2005, update, European Commission, Publications Office, Luxembourg, 2005.

⁽³⁾ Holland, M., et al. (2005a). Methodology for the Cost-Benefit Analysis for CAFE: Volume 1: Overview of Methodology. AEA Technology Environment, Didcot, 2005.

⁽⁴⁾ Bickel, P., et al., HEATCO Deliverable 5. Proposal for Harmonised Guidelines, Stuttgart, 2006.

- (30) A possibilidade de apoio público à compra de veículos rodoviários de transporte não poluentes e energeticamente eficientes, incluindo os veículos reconicionados com motores e peças de substituição, que vão além dos requisitos ambientais obrigatórios, é reconhecida nas orientações comunitárias em matéria de ajudas estatais e protecção ambiental ⁽¹⁾ e no Regulamento (CE) n.º 800/2008 da Comissão, de 6 de Agosto de 2008, que declara certas categorias de auxílios compatíveis com o mercado comum, em aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado (Regulamento geral de isenção por categoria) ⁽²⁾. Neste contexto, também são relevantes as orientações constantes da Comunicação da Comissão intitulada «Orientações comunitárias sobre os auxílios estatais às empresas de transporte ferroviário» ⁽³⁾, em especial a nota 1 ao ponto 34 e a nota 3 ao ponto 36. Todavia, as regras do Tratado, nomeadamente os artigos 87.º e 88.º, continuam a aplicar-se no que respeita ao referido apoio público.
- (31) A possibilidade de apoio público a favor da promoção do desenvolvimento das infra-estruturas necessárias à distribuição de combustíveis alternativos é reconhecida nas orientações comunitárias em matéria de ajudas estatais e protecção ambiental. Todavia, as regras do Tratado, nomeadamente os artigos 87.º e 88.º, continuam a aplicar-se no que respeita ao referido apoio público.
- (32) A compra de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes propicia uma oportunidade às cidades que desejem ser conhecidas como partidárias da defesa do ambiente. Neste contexto, afigura-se importante a publicação na internet de informações sobre os concursos públicos, nos termos da presente directiva.
- (33) A publicação na internet de toda a informação relevante relacionada com os instrumentos financeiros disponíveis em cada Estado-Membro em matéria de mobilidade urbana e de promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes deverá ser encorajada.
- (34) As medidas necessárias à execução da presente directiva deverão ser aprovadas nos termos 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 Comissão ⁽⁴⁾.
- (35) Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para adaptar à inflação e ao progresso técnico os dados para o cálculo dos custos operacionais durante o tempo de vida dos veículos de transporte rodoviário. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais da presente directiva, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.
- (36) Atendendo a que os objectivos da presente directiva, a saber, promover e estimular o mercado de veículos não poluentes e energeticamente eficientes e melhorar a contribuição do sector dos transportes para as políticas da Comunidade nos domínios do ambiente, do clima e da energia, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem, pois, a fim de proporcionar uma massa crítica de veículos que permita à indústria europeia desenvolver inovações com uma boa relação custo-eficácia, ser mais bem alcançados ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aqueles objectivos.
- (37) Os Estados-Membros e a Comissão deverão continuar a promover veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes. Neste contexto, os programas operacionais nacionais e regionais definidos no Regulamento (CE) n.º 1083/2006 do Conselho, de 11 de Julho de 2006, que estabelece disposições gerais sobre o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, o Fundo Social Europeu e o Fundo de Coesão ⁽⁵⁾, poderão desempenhar um papel importante. Além disso, os programas comunitários como o Civitas e a «Energia Inteligente-Europa» poderão contribuir para melhorar a mobilidade urbana reduzindo os seus efeitos adversos.
- (38) Nos termos do ponto 34 do Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor» ⁽⁶⁾, os Estados-Membros são encorajados a elaborar, para si próprios e no interesse da Comunidade, os seus próprios quadros, que ilustrem, na medida do possível, a concordância entre a presente directiva e as medidas de transposição, e a publicá-los,

APROVARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

Objecto e finalidade

A presente directiva exige que os poderes públicos, as entidades adjudicantes e alguns operadores tenham em conta os impactos energético e ambiental durante o tempo de vida, incluindo o consumo de energia e as emissões de CO₂ e de determinados poluentes, ao comprarem veículos de transporte rodoviário, a fim de promover e estimular o mercado de veículos não poluentes e energeticamente eficientes e de melhorar a contribuição do sector dos transportes para as políticas da Comunidade nos domínios do ambiente, do clima e da energia.

Artigo 2.º

Isenções

Os Estados-Membros podem isentar do cumprimento dos requisitos estabelecidos na presente directiva os contratos de compra e venda de veículos de transporte rodoviário referidos no n.º 3 do artigo 2.º da Directiva 2007/46/CE não sujeitos a homologação ou a aprovação individual no seu território.

⁽¹⁾ JO C 82 de 1.4.2008, p. 1.

⁽²⁾ JO L 214 de 9.8.2008, p. 3.

⁽³⁾ JO C 184 de 22.7.2008, p. 13.

⁽⁴⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

⁽⁵⁾ JO L 210 de 31.7.2006, p. 25.

⁽⁶⁾ JO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

Artigo 3.º**Âmbito**

A presente directiva aplica-se aos contratos de compra e venda de veículos de transporte rodoviário por parte de:

- a) Poderes públicos ou entidades adjudicantes, na medida em que estejam obrigadas a aplicar os processos de adjudicação de contratos estabelecidos nas Directivas 2004/17/CE e 2004/18/CE;
- b) Operadores que executam obrigações de serviço público no âmbito de contratos de serviço público, na acepção do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros ⁽¹⁾, que ultrapassem um limiar a definir pelos Estados-Membros que não deverá ir além dos limiares fixados nas Directivas 2004/17/CE e 2004/18/CE.

Artigo 4.º**Definições**

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

1. «Poderes públicos», as entidades a que se referem a alínea a) do n.º 1 do artigo 2.º da Directiva 2004/17/CE e o n.º 9 do artigo 1.º da Directiva 2004/18/CE;
2. «Entidades adjudicantes», as entidades adjudicantes a que se refere o n.º 2 do artigo 2.º da Directiva 2004/17/CE;
3. «Veículo de transporte rodoviário», um veículo abrangido pelas categorias de veículos enumeradas no quadro 3 do anexo.

Artigo 5.º**Compra de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes**

1. Os Estados-Membros asseguram que, a partir de 4 de Dezembro de 2010, todos os poderes públicos, entidades adjudicantes e operadores a que se refere o artigo 3.º, ao comprarem veículos de transporte rodoviário, tenham em conta os impactos operacionais energético e ambiental durante o tempo de vida referidos no n.º 2 e apliquem pelo menos uma das opções constantes do n.º 3.
2. Os impactos energético e ambiental de exploração a considerar incluem pelo menos:
 - a) Consumo de energia;
 - b) Emissões de CO₂; e
 - c) Emissões de NO_x, NMHC e partículas.

Além dos impactos energético e ambiental de exploração referidos no primeiro parágrafo, os poderes públicos, entidades adjudicantes e operadores podem também ter em conta outros impactos ambientais.

3. Os requisitos dos n.ºs 1 e 2 devem ser cumpridos de acordo com as seguintes opções:

- a) Fixar especificações técnicas para o desempenho energético e ambiental na documentação de compra de veículos de transporte rodoviário relativas a cada um dos impactos considerados, bem como a quaisquer outros impactos ambientais; ou
- b) Ter em consideração os impactos energético e ambiental na decisão de compra, sendo que:

— nos casos em que é aplicado um processo de concurso público, se utilizam os referidos impactos como critérios de adjudicação, e

— nos casos em que os referidos impactos são quantificados monetariamente para serem tidos em conta na decisão de aquisição, se utiliza o método previsto no artigo 6.º.

Artigo 6.º**Método de cálculo dos custos operacionais durante o tempo de vida**

1. Para efeitos do segundo travessão da alínea b) do n.º 3 do artigo 5.º, os custos operacionais durante o tempo de vida do consumo de energia, das emissões de CO₂ e das emissões poluentes referidos no quadro 2 do Anexo relacionados com o funcionamento dos veículos a comprar são quantificados monetariamente e calculados utilizando os métodos estabelecidos nas alíneas seguintes:

- a) O custo de exploração do consumo de energia gerado por um veículo durante o seu tempo de vida é calculado utilizando o seguinte método:
 - O consumo de combustível por quilómetro de um veículo, de acordo com o estabelecido no n.º 2, é calculado em unidades de consumo de energia por quilómetro, quer este cálculo seja directo, como no caso dos automóveis eléctricos, quer indirecto. Nos casos em que o consumo de combustível seja indicado em unidades diferentes, é convertido em consumo de energia por quilómetro utilizando os factores de conversão indicados no quadro 1 do anexo para o teor de energia dos diferentes combustíveis,
 - O cálculo utiliza um valor monetário único por unidade de energia. Este valor único é o menor valor do custo por unidade de energia de gasolina ou gasóleo, antes de impostos, quando utilizado como combustível de transportes,

⁽¹⁾ JO L 315 de 3.12.2007, p. 1.

— O custo de exploração do consumo de energia gerado por um veículo durante o seu tempo de vida é calculado multiplicando a quilometragem durante o seu tempo de vida, se for caso disso, tendo em conta a quilometragem já realizada, de acordo com o estabelecido no n.º 3, pelo consumo de energia por quilómetro, de acordo com o primeiro travessão da presente alínea, e pelo custo por unidade de energia, de acordo com o segundo travessão da presente alínea,

b) O custo de exploração das emissões de CO₂ geradas por um veículo durante o seu tempo de vida é calculado multiplicando a quilometragem durante o seu tempo de vida, se for caso disso, tendo em conta a quilometragem já realizada, de acordo com o estabelecido no n.º 3, pelas emissões de CO₂ em quilogramas por quilómetro, de acordo com o estabelecido no n.º 2, e pelo custo por quilograma indicado no quadro 2 do anexo;

c) O custo de exploração, indicado no quadro 2 do anexo, das emissões poluentes geradas por um veículo durante o seu tempo de vida é calculado somando os custos de exploração das emissões de NO_x, de NMHC e de partículas. O custo de exploração de cada poluente durante o tempo de vida de um veículo é calculado multiplicando a quilometragem durante o seu tempo de vida, se for caso disso, tendo em conta a quilometragem já realizada, de acordo com o estabelecido no n.º 3, pelas emissões em gramas por quilómetro, de acordo com o estabelecido no n.º 2, e pelo respectivo custo por grama. O custo é obtido a partir dos valores da média comunitária indicada no quadro 2 do anexo.

Os poderes públicos, entidades adjudicantes e operadores a que se refere o artigo 3.º podem aplicar custos mais elevados, desde que estes não excedam os valores correspondentes do quadro 2 do Anexo multiplicados por um factor 2.

2. O consumo de combustível e as emissões de CO₂ e emissões poluentes por quilómetro decorrentes do funcionamento do veículo indicadas no quadro 2 do anexo são determinados com base em procedimentos comunitários de ensaio normalizados aplicáveis aos veículos para os quais esses procedimentos estão definidos na legislação da Comunidade relativa à homologação de veículos. Quanto aos veículos não abrangidos por procedimentos comunitários de ensaio normalizados, a comparabilidade entre ofertas diferentes é assegurada pela utilização de procedimentos de ensaio amplamente reconhecidos, por resultados de ensaios realizados para a autoridade pública ou por informação fornecida pelo fabricante.

3. A quilometragem durante o tempo de vida de um veículo, se não especificada, é a indicada no quadro 3 do anexo.

Artigo 7.º

Adaptações ao progresso técnico

Cabe à Comissão adaptar à inflação e ao progresso técnico os dados para o cálculo dos custos operacionais durante o tempo

de vida dos veículos de transporte rodoviário indicados no anexo. Esta medida, que tem por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, é aprovada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 9.º.

Artigo 8.º

Intercâmbio das melhores práticas

A Comissão facilita e estrutura o intercâmbio de conhecimentos e melhores práticas entre Estados-Membros relativos a práticas de promoção da compra de veículos não poluentes e energeticamente eficientes pelos poderes públicos, entidades adjudicantes e operadores referidos no artigo 3.º.

Artigo 9.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida por um comité.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.

Artigo 10.º

Relatórios e revisão

1. De dois em dois anos e com efeitos a partir de 4 de Dezembro de 2010, a Comissão faz um relatório sobre a aplicação da presente directiva e sobre as acções desenvolvidas por cada Estado-Membro destinadas a promover a compra de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes.

2. Os referidos relatórios avaliam os efeitos da presente directiva, nomeadamente das opções referidas no n.º 3 do artigo 5.º, e a necessidade de outras acções e, se for caso disso, incluem as propostas que considerem adequadas.

Nesses relatórios, a Comissão compara, em relação a cada uma das categorias de veículos enumeradas no quadro 3 do Anexo, o número absoluto e relativo de veículos comprados em função da melhor solução de mercado em termos de impacto energético e ambiental durante o tempo de vida com o mercado global destes veículos, avalia a forma como as opções referidas no n.º 3 do artigo 5.º afectaram o mercado e a necessidade de outras acções e, se for caso disso, inclui as propostas que considere adequadas.

3. Até à data do primeiro relatório, a Comissão analisa as opções referidas no n.º 3 do artigo 5.º, apresenta uma avaliação dos métodos estabelecidos no artigo 6.º e, se for caso disso, propõe os ajustamentos que considere adequados.

*Artigo 11.º***Transposição**

1. Os Estados-Membros põem em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 4 de Dezembro de 2010. Os Estados-Membros informam imediatamente a Comissão desse facto.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas medidas, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência são estipuladas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem nas matérias abrangidas pela presente directiva.

*Artigo 12.º***Entrada em vigor**

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

*Artigo 13.º***Destinatários**

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Estrasburgo, em 23 de Abril de 2009.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

H.-G. PÖTTERING

Pelo Conselho

O Presidente

P. NEČAS

ANEXO

Dados para o cálculo dos custos de exploração dos veículos de transporte rodoviário durante o seu tempo de vida

Quadro 1: Teor energético dos combustíveis

| Combustível | Teor energético |
|----------------------------------|----------------------------|
| Gasóleo | 36 MJ/litro |
| Gasolina | 32 MJ/litro |
| Gás natural/Biogás | 33 – 38 MJ/Nm ³ |
| Gás de petróleo liquefeito (GPL) | 24 MJ/litro |
| Etanol | 21 MJ/litro |
| Biodiesel | 33 MJ/litro |
| Emulsões combustíveis | 32 MJ/litro |
| Hidrogénio | 11 MJ/Nm ³ |

Quadro 2: Custo das emissões no transporte rodoviário (a preços de 2007)

| CO ₂ | NO _x | NMHC | Partículas |
|------------------|-----------------|-------------|-------------|
| 0,03-0,04 EUR/kg | 0,0044 EUR/g | 0,001 EUR/g | 0,087 EUR/g |

Quadro 3: Quilometragem dos veículos de transporte rodoviário durante o seu tempo de vida

| Categoria do veículo (categorias M e N definidas na Directiva 2007/46/CE) | Quilometragem durante o tempo de vida do veículo |
|--|--|
| Automóveis de passageiros (M ₁) | 200 000 km |
| Veículos comerciais ligeiros (N ₁) | 250 000 km |
| Veículos pesados de mercadorias (N ₂ , N ₃) | 1 000 000 km |
| Autocarros (M ₂ , M ₃) | 800 000 km |