



Bruxelas, 14.7.2021  
COM(2021) 556 final

2021/0197 (COD)

Proposta de

**REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**que altera o Regulamento (UE) 2019/631 no respeitante ao reforço das normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos em consonância com o aumento da ambição da União em matéria de clima**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} - {SWD(2021) 613 final} -  
{SWD(2021) 614 final}

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### 1. CONTEXTO DA PROPOSTA

- **Razões e objetivos da proposta**

A **Comunicação sobre o Pacto Ecológico Europeu**<sup>1</sup> lançou uma nova estratégia de crescimento para a UE que visa transformá-la numa sociedade equitativa e próspera, dotada de uma economia moderna, eficiente na utilização dos recursos e competitiva. Reafirma a ambição da Comissão de reforçar as suas metas climáticas e tornar a Europa o primeiro continente a alcançar a neutralidade climática até 2050. Além disso, visa proteger a saúde e o bem-estar dos cidadãos contra riscos e impactos relacionados com o ambiente. A necessidade e o valor do Pacto Ecológico Europeu tornaram-se ainda mais evidentes face aos efeitos graves da pandemia de COVID-19 na saúde e no bem-estar económico dos cidadãos da União.

Lutar contra as alterações climáticas é um desafio urgente. De acordo com as conclusões científicas do Relatório Especial do Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas (PIAC), é necessário atingir, a nível global, emissões líquidas nulas de CO<sub>2</sub> por volta de 2050 e a neutralidade em termos de todos os outros gases com efeito de estufa ainda neste século. Este desafio urgente exige que a UE intensifique os seus esforços e demonstre capacidade de liderança mundial, alcançando a neutralidade climática até 2050. Este objetivo é estabelecido na Comunicação «**Um Planeta Limpo para Todos** — Estratégia a longo prazo da UE para uma economia próspera, moderna, competitiva e com impacto neutro no clima»<sup>2</sup>.

Com base numa avaliação de impacto abrangente, a Comunicação da Comissão, de setembro de 2020, intitulada «**Reforçar a ambição climática da Europa para 2030**»<sup>3</sup> propôs elevar a ambição da UE e apresentou um plano abrangente para aumentar a meta vinculativa da União Europeia de redução das emissões líquidas de gases com efeito de estufa até 2030 para, pelo menos, 55 %, de uma forma responsável. Este reforço da ambição para 2030 ajuda a criar um clima de segurança para os decisores políticos e os investidores, para que as decisões tomadas nos próximos anos não criem níveis de emissões incoerentes com o objetivo da UE de alcançar a neutralidade climática até 2050. A meta para 2030 está em consonância com o objetivo do Acordo de Paris de manter o aumento da temperatura mundial bem abaixo dos 2 °C e de envidar esforços para o limitar a 1,5 °C.

O Conselho Europeu aprovou a nova meta vinculativa da UE para 2030 na sua reunião de dezembro de 2020<sup>4</sup>. O Conselho convidou ainda a Comissão a «avaliar a forma como todos os setores económicos podem contribuir mais eficazmente para a meta de 2030 e a apresentar as propostas necessárias, acompanhadas de uma análise aprofundada do impacto ambiental, económico e social a nível dos Estados-Membros, tendo em conta os planos nacionais em matéria de energia e clima e analisando as flexibilidades existentes».

Para este efeito, a **Lei Europeia em matéria de Clima**, conforme acordada com os legisladores, tornará o objetivo da UE de alcançar a neutralidade climática legalmente vinculativo e aumentará a ambição para 2030 mediante o estabelecimento de uma meta de

---

<sup>1</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>2</sup> COM(2018) 773 final.

<sup>3</sup> COM(2020) 690 final.

<sup>4</sup> Conclusões do Conselho Europeu de 10 e 11 de dezembro de 2020, EUCO 22/20, CO EUR 17 CONCL 8.

redução de, pelo menos, 55 % das emissões líquidas de gases com efeito de estufa até 2030, em comparação com os níveis de 1990.

Para seguir a trajetória proposta na Lei Europeia em matéria de Clima e concretizar este nível reforçado de ambição para 2030, a Comissão reviu a legislação vigente em matéria de clima e energia, que se prevê conduzir à redução de apenas 40 % das emissões de gases com efeito de estufa até 2030 e 60 % até 2050.

Este pacote legislativo, denominado «Objetivo 55» e anunciado no Plano para atingir a Meta Climática em 2030<sup>5</sup>, é o componente mais abrangente dos esforços para aplicar a nova meta climática ambiciosa para 2030 e todos os setores económicos, incluindo o dos transportes rodoviários, e políticas devem dar o seu contributo.

Os transportes são o único setor em que as emissões de gases com efeito de estufa (GEE) têm vindo a aumentar. As **emissões** de gases com efeito de estufa **dos transportes rodoviários** não são exceção. Representam quase 20 % do total das emissões de gases com efeito de estufa da UE e aumentaram significativamente desde 1990. A qualidade do ar continua a ser afetada pelos níveis de tráfego e congestionamento, o que tem levado cada vez mais cidades a introduzir zonas com emissões reduzidas ou nulas, que limitam o acesso local por parte de veículos com motores de combustão interna, e alguns Estados-Membros a anunciar a eliminação progressiva das vendas de veículos com motores de combustão interna.

A indústria automóvel é fundamental para a economia da União, representando mais de 7 % do PIB da UE e empregando 14,6 milhões de europeus — direta ou indiretamente, nas áreas de fabrico, vendas, manutenção, construção, transportes e serviços de transporte. A UE é um dos maiores produtores mundiais de veículos a motor e demonstra liderança tecnológica neste setor. O investimento da UE em investigação e desenvolvimento no setor automóvel ascende a 60 900 milhões de EUR por ano.

O setor automóvel está a passar por uma transformação estrutural significativa, incluindo alterações das tecnologias limpas e digitais utilizadas, em especial a transição de motores de combustão interna para tecnologias com emissões reduzidas ou nulas e a crescente conectividade dos veículos. A ambição deve consistir em capacitar o setor automóvel para que continue a reforçar a sua liderança em termos de tecnologias do futuro, especialmente face à concorrência internacional.

A **Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente**<sup>6</sup> apresentada pela Comissão responde aos desafios mais alargados da transição para uma mobilidade sem emissões e estabelece um roteiro para pôr os transportes europeus firmemente na senda de um futuro sustentável e inteligente.

O plano de ação que acompanha a estratégia inclui políticas que visam, entre outros objetivos, impulsionar a adoção de veículos com nível nulo de emissões e a implantação das infraestruturas conexas. A transição para veículos com nível nulo de emissões evitará a poluição e melhorará a saúde dos nossos cidadãos. Além disso, contribui para concretizar a **ambição de poluição zero** anunciada no Pacto Ecológico Europeu e descrita no Plano de Ação para a Poluição Zero<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> COM(2020) 562 final.

<sup>6</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>7</sup> COM(2021) 400 final; ver também, a este propósito, a Diretiva 2008/50/CE, relativa à qualidade do ar ambiente e a um ar mais limpo na Europa, e a Diretiva (UE) 2016/2284, relativa à redução das emissões nacionais de certos poluentes atmosféricos

As **normas em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros** são determinantes para a redução das emissões de CO<sub>2</sub> no setor, tal como demonstrado na Comunicação «Reforçar a ambição climática da Europa para 2030».

Os **objetivos gerais** da presente proposta consistem em contribuir para alcançar a neutralidade climática até 2050 e, para o efeito e em consonância com a Lei Europeia em matéria de Clima, contribuir para alcançar uma redução de, pelo menos, 55 % das emissões líquidas de gases com efeito de estufa até 2030, em relação aos níveis de 1990.

A proposta tem **três objetivos específicos**. O primeiro consiste em contribuir para os objetivos e as metas climáticas estabelecidas para 2030 e 2050, reduzindo as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais.

Considerando que as normas em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> não surtem um efeito imediato em termos de redução das emissões do parque automóvel, e tendo em conta a dinâmica da renovação da frota, é importante adotar medidas de forma célere para garantir a consecução do objetivo a longo prazo.

O segundo objetivo específico é proporcionar aos **consumidores e cidadãos** os benefícios de uma maior disponibilidade de veículos com nível nulo de emissões. Os principais benefícios esperados não dizem respeito apenas à melhoria da qualidade do ar, em especial nas cidades. As normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> levam os fabricantes a aumentar a oferta de veículos com nível nulo de emissões e, nesse contexto de aumento da oferta, os consumidores podem beneficiar de modelos de veículos com nível nulo de emissões a preços mais acessíveis e de significativas poupanças de energia decorrentes da utilização desse tipo de veículos, reduzindo assim o custo total de propriedade desses veículos.

O terceiro objetivo consiste em promover a **inovação em tecnologias de emissões nulas**, reforçando assim a **liderança tecnológica** da cadeia de valor do setor automóvel e criando estímulos ao emprego na UE. Apesar do êxito do setor automóvel no desenvolvimento e fabrico de tecnologias avançadas de motores de combustão interna e na sua comercialização a nível mundial, aquele necessita de canalizar cada vez mais os investimentos para tecnologias de emissões nulas. Neste contexto internacional, a cadeia de valor do setor automóvel da UE também tem de desempenhar um papel de liderança na transição global em curso para uma mobilidade sem emissões. A proposta é tecnologicamente neutra e será acompanhada de medidas destinadas a promover os combustíveis de emissões nulas e a infraestrutura de carregamento associada.

O **aumento da eficiência energética e da segurança energética** é um benefício conexo adicional esperado.

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

O pacote Objetivo 55, com a sua dupla vertente climática e energética, representa um grande passo na revisão da legislação da União, a fim de a alinhar com a ambição reforçada da UE em matéria de clima. Todas as iniciativas do pacote são indissociáveis.

A presente proposta legislativa relativa às normas em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> para veículos ligeiros de passageiros e comerciais complementa as demais propostas do pacote e mantém a coerência, em especial, com as medidas a seguir apresentadas.

Ao garantirem uma redução das emissões dos transportes rodoviários, as normas em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> apoiam claramente os Estados-Membros no cumprimento das respetivas metas impostas pelo **Regulamento (UE) 2018/842 relativo à partilha de esforços**<sup>8</sup>. Uma vez

---

<sup>8</sup> Regulamento (UE) 2018/842 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo às reduções anuais obrigatórias das emissões de gases com efeito de estufa pelos Estados-Membros entre

que incentivam a eletrificação dos veículos, contribuem tanto para as metas de eficiência energética como para a meta de utilização de energia de fontes renováveis, dado constituírem também uma via complementar para a utilização desse tipo de energia.

Existem claras complementaridades entre as normas em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> e o comércio de licenças de emissão para os edifícios e os transportes rodoviários. As normas estabelecem requisitos para os fabricantes de veículos no que diz respeito às suas frotas de veículos novos, conduzindo ao fornecimento de mais veículos com baixo consumo de combustível e com nível nulo de emissões. O alargamento do comércio de licenças de emissão diz respeito à utilização de combustível em todo o parque automóvel. Tal poderia aumentar a procura tanto de veículos com baixo consumo de combustível como de veículos com nível nulo de emissões, facilitando assim o cumprimento das metas de eficiência em termos de CO<sub>2</sub> dos fabricantes de veículos.

As normas em matéria de emissões de CO<sub>2</sub>, que promovem a disponibilização de novos veículos com nível nulo de emissões no mercado, constituem também uma medida complementar à **Diretiva (UE) 2018/2001 relativa à energia de fontes renováveis**<sup>9</sup>, que irá descarbonizar a produção de eletricidade utilizada em veículos elétricos e incentivar a adoção de combustíveis renováveis e hipocarbónicos para a frota de veículos equipados com motor de combustão.

Existem também importantes sinergias entre as normas em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> e o reforço do sistema de comércio de licenças de emissão (CELE)<sup>10</sup> e da Diretiva Energias Renováveis. O sistema de comércio de licenças de emissão e a Diretiva Energias Renováveis impulsionarão a descarbonização da produção de energia, fazendo com que os veículos com nível nulo de emissões, graças ao incentivo das normas em matéria de emissões de CO<sub>2</sub>, sejam progressivamente alimentados por energia de fontes renováveis, alcançando assim a descarbonização de todas as emissões, do poço à roda.

Por último, embora as normas em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> garantam o fornecimento de veículos com nível nulo de emissões, a **Diretiva 2014/94/UE relativa à infraestrutura para combustíveis alternativos**<sup>11</sup>, que incentiva a implantação de infraestruturas de carregamento e abastecimento, é um instrumento complementar necessário para eliminar o obstáculo do mercado à criação dessas infraestruturas. O mesmo é reiterado pelo Regulamento Partilha de Esforços, que também incentiva os Estados-Membros a tomarem medidas a nível nacional no setor dos transportes rodoviários.

A articulação entre a tributação da energia, o investimento em infraestruturas de carregamento e abastecimento, a nova tarifação do carbono e as normas em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> atualizadas constitui uma abordagem equilibrada e eficaz em termos de custos com vista à redução das emissões provenientes dos transportes rodoviários, eliminando os obstáculos e lacunas do mercado e dando aos investidores a segurança necessária para investirem em tecnologias de emissões nulas.

---

2021 e 2030 como contributo para a ação climática a fim de cumprir os compromissos assumidos no âmbito do Acordo de Paris e que altera o Regulamento (UE) n.º 525/2013.

<sup>9</sup> Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, relativa à promoção da utilização de energia de fontes renováveis (JO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

<sup>10</sup> Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho.

<sup>11</sup> Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2014, relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (JO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

- **Coerência com outras políticas da União**

As propostas do pacote Objetivo 55 são coerentes com todas as ações e políticas da UE e ajudam esta última a concretizar o reforço da meta para 2030 e a conseguir uma transição bem-sucedida e justa no sentido de cumprir o objetivo de neutralidade climática para 2050, conforme mencionado pela Comissão na Comunicação sobre o Pacto Ecológico Europeu.

O pacote Objetivo 55, o Instrumento de Recuperação da União Europeia e o quadro financeiro plurianual para 2021-2027 contribuirão para concretizar a dupla transição ecológica e digital a que a Europa aspira. A combinação destas políticas permitirá dar resposta à crise económica e acelerar a transição para uma economia limpa e sustentável, ao associar a ação climática e o crescimento económico. As iniciativas do pacote são igualmente coerentes com as políticas da União em matéria de economia limpa e circular e de mobilidade sustentável e inteligente e com o Plano de Ação para a Poluição Zero. Se não forem tomadas medidas ambiciosas para alcançar níveis nulos de emissões nos transportes rodoviários, outros setores da economia terão de contribuir mais para as metas globais de redução das emissões da UE.

Tal como anunciado na Comunicação intitulada «**Atualização da Nova Estratégia Industrial de 2020: construir um mercado único mais forte para a recuperação da Europa**»<sup>12</sup>, a Comissão irá colaborar com as autoridades públicas, as partes interessadas e os parceiros sociais num processo de cocriação para identificar as vias de transição ecológica e digital que apoiarão a expansão do fabrico de veículos de emissões zero, a rápida disponibilização de infraestruturas para combustíveis alternativos e a correspondente melhoria de competências e requalificação dos trabalhadores.

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

Além disso, para reforçar a coerência entre políticas, e conforme anunciado na sua Comunicação intitulada «**Legislar melhor: unir as nossas forças para melhorar a legislação**»<sup>13</sup>, a Comissão está a melhorar as suas orientações sobre legislar melhor para assegurar que todas as suas iniciativas cumprem o princípio de «não prejudicar significativamente», respeitando assim as obrigações estabelecidas na Lei Europeia em matéria de Clima.

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

- **Base jurídica**

A base jurídica da presente proposta é o artigo 192.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE). Em conformidade com o artigo 191.º e o artigo 192.º, n.º 1, do TFUE, a União Europeia contribuirá para a prossecução, nomeadamente, dos seguintes objetivos: preservação, proteção e melhoria da qualidade do ambiente; promoção, no plano internacional, de medidas destinadas a enfrentar os problemas regionais ou mundiais do ambiente e, designadamente, a combater as alterações climáticas. A União já adotou, com base no artigo 192.º do TFUE, políticas em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais, nomeadamente por via do Regulamento (CE) n.º 443/2009 e do Regulamento (UE) n.º 510/2011, que foram revogados e substituídos pelo Regulamento (UE) 2019/631, em vigor desde 1 de janeiro de 2020.

---

<sup>12</sup> COM(2020) 350 final.

<sup>13</sup> COM(2021) 219 final.

- **Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)**

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

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

Embora as iniciativas a nível nacional, regional e local possam criar sinergias, por si só não serão suficientes. A ausência de ação coordenada a nível da UE, na forma de um reforço das normas em matéria de emissões de CO<sub>2</sub>, traduzir-se-ia num risco de fragmentação do mercado em resultado da diversidade de regimes nacionais e das diferenças entre os níveis de ambição e os parâmetros de conceção. Por si só, cada Estado-Membro representaria também um mercado demasiado pequeno para alcançar o mesmo nível de resultados, pelo que é necessária uma abordagem à escala da UE para impulsionar mudanças a nível do setor e criar economias de escala.

- **Proporcionalidade**

A presente proposta respeita o princípio da proporcionalidade, uma vez que não excede o necessário para atingir as metas da União de redução das emissões de gases com efeito de estufa de forma eficaz em termos de custos, assegurando simultaneamente a equidade e a integridade ambiental.

A Lei Europeia em matéria de Clima, acordada pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho, aprovou uma redução global interna de, pelo menos, 55 % das emissões de gases com efeito de estufa a nível de toda a economia da União até 2030, em relação aos níveis de 1990, e o objetivo de neutralidade climática até 2050. A presente proposta abrange uma parte significativa dessas emissões de gases com efeito de estufa e evita a necessidade de reduções de emissões mais ambiciosas noutros setores em que a descarbonização se afigura mais difícil. A fim de alcançar este objetivo, a proposta revê as normas em vigor em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> aplicáveis aos veículos ligeiros de passageiros e comerciais.

- **Escolha do instrumento**

A proposta prevê uma alteração do Regulamento (UE) 2019/631, pelo que um regulamento é o único instrumento jurídico adequado. Considerando que o Regulamento (UE) 2019/631 resultou de uma reformulação recente e que as alterações propostas dizem apenas respeito a um número limitado de disposições, não se considera adequada uma nova reformulação e/ou substituição do regulamento existente.

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

- **Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação existente**

No que diz respeito à maioria dos elementos do regulamento, permanecem válidas as conclusões do estudo de avaliação de 2015<sup>14</sup> refletidas na avaliação de impacto de 2017<sup>15</sup>. Algumas das novas obrigações que foram introduzidas no Regulamento (UE) 2019/631 não foram avaliadas, visto que ainda não são aplicáveis ou ainda não foram plenamente aplicadas. Tal diz respeito, em especial, aos novos objetivos para a frota da UE previstos para 2025 e 2030 e ao mecanismo de incentivo para veículos com nível nulo ou baixo de emissões. No entanto, é necessária uma revisão no sentido de alinhar o regulamento com as ambições do Pacto Ecológico Europeu, com as metas reforçadas de redução de emissões previstas na Lei Europeia em matéria de Clima e com a recente evolução do mercado. Essas alterações foram objeto de uma avaliação de impacto.

- **Consultas das partes interessadas**

Com vista a recolher dados e assegurar uma maior transparência, a Comissão organizou uma consulta pública relativa a cada uma das propostas, entre 13 de novembro de 2020 e 5 de fevereiro de 2021. O anexo 2 da avaliação de impacto que acompanha a presente proposta inclui um resumo pormenorizado e os resultados da consulta pública.

Além disso, a avaliação de impacto inicial foi disponibilizada ao público em 29 de outubro de 2020, durante um período de quatro semanas.

Mais precisamente, para efeitos da presente proposta, a Comissão procurou recolher comentários, em especial, das seguintes partes interessadas:

- Estados-Membros (autoridades nacionais, regionais);
- Fabricante de veículos;
- Fornecedores de componentes e materiais;
- Fornecedores de energia;
- Compradores de veículos (privados, empresas, empresas de gestão de frotas);
- Associações de motoristas;
- ONG dos domínios do ambiente, dos transportes e da defesa do consumidor;
- Parceiros sociais.

Além da consulta pública e dos comentários à avaliação de impacto inicial, procurou-se obter opiniões pelos seguintes meios:

- Reuniões com associações industriais representativas de fabricantes de veículos, fornecedores de componentes e materiais e fornecedores de energia;
- Reuniões bilaterais com as autoridades dos Estados-Membros, fabricantes de veículos, fornecedores, parceiros sociais e ONG;
- Posições escritas apresentadas por partes interessadas ou por autoridades dos Estados-Membros.

---

<sup>14</sup> [https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation\\_ldv\\_co2\\_regs\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf).

<sup>15</sup> SWD(2017) 650 final.



Os principais resultados podem ser resumidos como se segue:

A maioria dos respondentes da indústria, de autoridades públicas e de outras partes interessadas apoiou o objetivo de «reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais para cumprir a meta de 55 % até 2030 e o objetivo de neutralidade climática até 2050», ao passo que os cidadãos manifestaram opiniões divergentes a este respeito. Os objetivos «reforçar a competitividade, a liderança industrial e a inovação e promover o emprego na cadeia de valor do setor automóvel da UE» e «reduzir o custo total de propriedade para os consumidores» foram os mais apoiados.

Relativamente aos níveis-alvo, a consulta refletiu opiniões divergentes sobre o rigor dos objetivos futuros: os representantes da indústria mostraram algum apoio a objetivos mais rigorosos a partir de 2030 e as ONG a partir de 2025, as autoridades públicas apoiaram objetivos mais rigorosos em geral, enquanto os cidadãos apresentaram opiniões divergentes. Quanto ao calendário, a indústria apoiou o reforço dos objetivos a cada cinco anos, enquanto outras partes interessadas manifestaram opiniões divergentes. O preço dos veículos, a autonomia limitada e a disponibilidade de infraestruturas foram considerados obstáculos particularmente importantes à adoção pelo mercado de veículos com nível nulo ou baixo de emissões. As respostas foram contraditórias no que se refere à necessidade do mecanismo de incentivo e aos tipos de veículos a apoiar. No que respeita à eventual introdução de um mecanismo de contabilização dos combustíveis renováveis e hipocarbónicos no cumprimento dos objetivos de emissões de CO<sub>2</sub>, as opiniões foram divergentes.

- **Recolha e utilização de conhecimentos especializados**

Para a avaliação quantitativa dos impactos económicos, sociais e ambientais, a avaliação de impacto baseou-se numa série de cenários desenvolvidos para o modelo PRIMES. Esta análise foi complementada pela aplicação de outros instrumentos de modelização, como os modelos GEM-E3 e E3ME e o modelo DIONE desenvolvido pelo JRC.

Os dados de vigilância das emissões de gases com efeito de estufa e de outras características da frota de veículos ligeiros novos foram obtidos a partir dos dados de vigilância anuais comunicados pelos Estados-Membros e recolhidos pela Agência Europeia do Ambiente (AEA) no âmbito do Regulamento (UE) 2019/631.

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

- **Avaliação de impacto**

As avaliações de impacto das diferentes iniciativas do pacote Objetivo 55 assentam em cenários de modelização integrados que refletem a interação dos diferentes instrumentos políticos nos operadores económicos, a fim de assegurar a complementaridade, a coerência e a eficácia na concretização da ambição climática para 2030 e 2050.

A avaliação de impacto que acompanha a presente proposta complementa a análise realizada em 2020 no âmbito da avaliação de impacto subjacente ao Plano para atingir a Meta Climática em 2030<sup>16</sup>. Esta constituiu a base analítica para definir a meta de alcançar uma redução de, pelo menos, 55 % das emissões líquidas de gases com efeito de estufa até 2030, em comparação com os níveis de 1990, e o objetivo de alcançar a neutralidade climática até 2050.

Além disso, a avaliação de impacto que acompanha a presente proposta foi preparada e desenvolvida em consonância com as orientações aplicáveis da iniciativa «Legislar melhor»,

---

<sup>16</sup> SWD(2020) 176 final.

tendo o Comité de Controlo da Regulamentação emitido um parecer positivo em 19 de abril de 2021.

A versão final contempla as melhorias recomendadas pelo Comité. Estas referem-se aos seguintes aspetos:

- Esclarecimento dos motivos para a revisão do Regulamento (UE) 2019/631 em vigor e da coerência e proporcionalidade em relação a outras iniciativas legislativas conexas;
- Demonstração pormenorizada da viabilidade do elevado nível do objetivo de redução e esclarecimento das soluções de compromisso entre as três opções de objetivos;
- Informações complementares sobre os impactos das opções preferidas na competitividade, inovação e transição harmoniosa no setor;
- Incorporação dos pontos de vista das partes interessadas na análise.

#### *Opções estratégicas*

A avaliação de impacto analisou as opções políticas agrupadas em três temas, que visam resolver os problemas identificados e alcançar os objetivos políticos.

- (1) Objetivos de emissões de CO<sub>2</sub> para veículos ligeiros de passageiros e comerciais (níveis, calendário, modalidades);

No que diz respeito aos níveis-alvo, as opções analisadas abrangem três trajetórias até 2040, que também refletem o objetivo de alcançar uma redução de 90 % das emissões dos transportes rodoviários até 2050, tendo em conta que os veículos circulam nas estradas entre 10 e 15 anos, em média.

A fim de contribuir para o nível de ambição globalmente reforçado para 2030 e para o objetivo de neutralidade climática para 2050, a opção preferida consiste em reforçar significativamente os objetivos de emissões de CO<sub>2</sub> para a frota da UE de veículos ligeiros de passageiros e comerciais a partir de 2030. Tal dará o impulso necessário para acelerar a oferta no mercado de veículos com nível nulo de emissões, trará benefícios para os utilizadores dos veículos e promoverá a inovação e a liderança tecnológica, limitando simultaneamente o aumento dos custos para os fabricantes.

Relativamente ao calendário do reforço dos objetivos, a opção preferida consiste em manter a abordagem regulamentar de reduzir os níveis-alvo em intervalos de cinco anos e não com mais frequência, garantindo, assim, aos fabricantes a flexibilidade suficiente para gerirem a transição. A fim de ter em conta os ciclos de desenvolvimento no setor automóvel, considera-se, por conseguinte, adequado manter os níveis-alvo fixados para 2025.

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

A possibilidade de os pequenos fabricantes (isto é, os responsáveis por 1 000 a 10 000 automóveis de passageiros novos matriculados ou 1 000 a 22 000 veículos comerciais ligeiros novos matriculados), estabelecidos ou não na UE, requererem uma derrogação dos seus objetivos será suprimida a partir de 2030, melhorando assim a eficácia e a coerência da legislação. A data escolhida concede aos fabricantes em causa o tempo necessário para programação e adaptação aos novos requisitos regulamentares e é coerente com o prazo de

aplicação dos objetivos reforçados. Os fabricantes responsáveis por menos de 1 000 veículos novos matriculados por ano civil continuam isentos.

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

Foram ponderadas diferentes opções relativamente ao mecanismo de incentivo para os ZLEV, tanto no que diz respeito ao tipo de mecanismo como ao tipo de veículos que deve abranger. A opção preferida consiste em suprimir, a partir de 2030, o regime de incentivos para ZLEV, tanto para automóveis de passageiros como para veículos comerciais ligeiros, uma vez que a adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões pelo mercado será impulsionada pelos objetivos de emissões de CO<sub>2</sub> mais rigorosos aplicáveis a partir dessa data, que exigirão que os fabricantes disponibilizem um número significativamente superior de veículos desse tipo. Tal simplificaria também a legislação e evitaria o risco de pôr em causa a sua eficácia.

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

Foram tidas em consideração duas opções a este respeito: um fator de correção para o carbono ou um sistema de atribuição de créditos. No entanto, a opção preferida não prevê este tipo de mecanismo contabilístico, uma vez que tal esbateria as responsabilidades dos diferentes intervenientes no cumprimento dos objetivos, poria em causa a eficácia e a eficiência da legislação e aumentaria os encargos administrativos e a complexidade. A utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos será promovida pela revisão da Diretiva Energias Renováveis, do sistema de comércio de licenças de emissão e da Diretiva Tributação da Energia.

#### • **Adequação e simplificação da legislação**

Em consonância com o compromisso da Comissão de legislar melhor, a proposta foi elaborada de forma inclusiva, com base na transparência total e no envolvimento contínuo das partes interessadas.

Em comparação com o atual regulamento, não se espera que a proposta aumente os custos administrativos decorrentes da legislação. Além disso, não aumenta a complexidade do quadro jurídico.

É proposta a supressão, a partir de 2030, de duas das disposições em vigor, nomeadamente o mecanismo de incentivo «bónus» para ZLEV e a derrogação para pequenos fabricantes, o que deverá contribuir para a simplificação da legislação. Ao mesmo tempo, o sistema regulamentar continuará a prever flexibilidades destinadas a reduzir os custos de conformidade para os fabricantes.

Não são propostas alterações do regime de controlo da conformidade nem do nível das taxas sobre emissões excedentárias. Por conseguinte, a proposta não aumentará os custos administrativos para os fabricantes e as autoridades nacionais competentes nem os custos de execução para a Comissão.

#### • **Direitos fundamentais**

A proposta respeita os direitos fundamentais e observa os princípios reconhecidos, designadamente, na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia<sup>17</sup>. Contribui, em especial, para o objetivo de atingir um elevado nível de proteção ambiental, em conformidade com o princípio do desenvolvimento sustentável consagrado no artigo 37.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia.

---

<sup>17</sup> JO C 326 de 26.10.2012, p. 391.

#### 4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A recolha, o tratamento e a comunicação de diferentes conjuntos de dados são elementos essenciais da aplicação e do cumprimento das normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub>, que são alargadas ou ajustadas em virtude da presente proposta. Estes conjuntos de dados incluem dados para fins de cumprimento dos objetivos, para a verificação das emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos em circulação e para a avaliação da representatividade do procedimento de homologação em comparação com as emissões de CO<sub>2</sub> em condições reais. Tendo em conta os importantes efeitos jurídicos associados a esses conjuntos de dados, são necessários esforços consideráveis para garantir a sua exatidão e fiabilidade, o que exige a disponibilidade de mais recursos na Comissão. A ficha legislativa financeira discrimina pormenorizadamente a incidência orçamental.

#### 5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e mecanismos de acompanhamento, de avaliação e de informação**

Existe um sistema bem estabelecido para a monitorização da aplicação do Regulamento (UE) 2019/631. Os Estados-Membros comunicam anualmente à Comissão os valores das emissões de CO<sub>2</sub> e da massa de todos os veículos ligeiros de passageiros e comerciais matriculados pela primeira vez. Os fabricantes têm a oportunidade de notificar a Comissão de erros nestes dados provisórios. Além disso, a partir de 2022, os fabricantes e as autoridades competentes dos Estados-Membros comunicarão à Comissão dados sobre o consumo real de combustível e de energia dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais.

A Comissão, apoiada pela Agência Europeia do Ambiente (AEA), publica anualmente os dados de vigilância definitivos relativos ao ano civil anterior, incluindo o desempenho específico dos fabricantes em relação aos objetivos de emissões de CO<sub>2</sub>. A legislação continuará a basear-se neste quadro bem estabelecido de monitorização e conformidade. A partir de 2022, a Comissão publicará, igualmente com o apoio da AEA, uma comparação entre os dados relativos às emissões de CO<sub>2</sub> em condições de homologação e em condições reais.

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

***Artigo 1.º, n.º 1: Alteração do artigo 1.º — Objeto e objetivos***

No artigo 1.º, n.º 5, são revistos os objetivos de emissões de CO<sub>2</sub> para a frota da UE de automóveis novos de passageiros e veículos comerciais ligeiros novos, aplicáveis a partir de 2030. É aditado um novo n.º 5-A, que estabelece os objetivos para a frota da UE aplicáveis a partir de 2035.

A fim de ter em conta a mudança do procedimento de ensaio de homologação, ou seja, do novo ciclo de condução europeu (NEDC) para o procedimento de ensaio harmonizado a nível mundial para veículos ligeiros (WLTP), os objetivos para a frota da UE são expressos em reduções percentuais em relação ao ponto de partida de 2021. Este ponto de partida é determinado com base na média dos objetivos de emissões específicas para 2021, sendo que, para evitar um aumento indevido do nível do ponto de partida, os valores de emissões utilizados para o cálculo são os medidos durante o WLTP e não os declarados pelos fabricantes. A Comissão publicará, até 31 de outubro de 2022, os dados relativos ao ponto de partida de 2021.

O incentivo para veículos com nível nulo ou baixo de emissões estabelecido no n.º 7 é suprimido a partir de 2030. Para esse efeito, é igualmente necessário ajustar a data referida no n.º 6.

**Artigo 1.º, n.º 2: Alteração do artigo 2.º — Âmbito de aplicação**

No artigo 2.º, o n.º 1 é alterado a fim de substituir as referências à Diretiva 2007/46/CE<sup>18</sup> (Diretiva-Quadro relativa à homologação dos veículos), que foi revogada em 1 de setembro de 2020, por referências ao Regulamento (UE) 2018/858<sup>19</sup> relativo à homologação dos veículos, aplicável desde a referida data.

Devido à alteração de estrutura entre a diretiva revogada e o novo regulamento, é necessário introduzir estas alterações para garantir a exatidão das referências jurídicas.

**Artigo 1.º, n.º 3: Alteração do artigo 3.º — Definições**

A alteração do artigo 3.º, n.º 1, alinha as definições com as da legislação em matéria de homologação e suprime as definições de «superfície de apoio das rodas» e de «carga útil», uma vez que esses termos já não são pertinentes para a aplicação do regulamento.

**Artigo 1.º, n.º 4: Alteração do artigo 4.º — Objetivos de emissões específicas**

Ao artigo 4.º, n.º 1, é aditado um parágrafo que introduz uma salvaguarda para evitar que o cálculo dos objetivos de emissões específicas dos fabricantes conduza, em determinadas condições, a objetivos negativos. Nos casos em que tal aconteça, o objetivo de emissões específicas deve ser fixado em 0 g CO<sub>2</sub>/km.

**Artigo 1.º, n.º 5: Alteração do artigo 7.º — Vigilância e comunicação das emissões médias**

É inserido um novo n.º 6-A que dá à Comissão, no âmbito da verificação dos dados de vigilância provisórios, a possibilidade de solicitar às entidades homologadoras e aos fabricantes que emitam uma declaração retificativa no caso de não ser possível corrigir a documentação de homologação ou os certificados de conformidade ao abrigo da legislação aplicável em matéria de homologação, por exemplo, se os dados incorretos se referirem a uma homologação já caducada.

O n.º 11, que prevê a comunicação de dados relativos aos veículos das categorias M<sub>2</sub> e N<sub>2</sub>, é suprimido, uma vez que essas categorias de veículos são abrangidas pelo âmbito do Regulamento (UE) 2018/956<sup>20</sup>, relativo à monitorização e comunicação das emissões de CO<sub>2</sub> e do consumo de combustível dos veículos pesados novos.

**Artigo 1.º, n.º 6: Alteração do artigo 10.º — Derrogações para determinados fabricantes**

No artigo 10.º, n.º 2, é suprimida, a partir de 2030, a possibilidade de os fabricantes responsáveis por 1 000 a 10 000 automóveis novos de passageiros ou por 1 000 a 22 000 veículos comerciais ligeiros novos matriculados num ano civil solicitarem uma derrogação dos objetivos de emissões específicas. Os fabricantes responsáveis por menos de 1 000 veículos novos matriculados por ano civil continuam isentos.

---

<sup>18</sup> Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos.

<sup>19</sup> Regulamento (UE) 2018/858, de 30 de maio de 2018, relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 e revoga a Diretiva 2007/46/CE.

<sup>20</sup> Regulamento (UE) 2018/956 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de junho de 2018, relativo à monitorização e comunicação das emissões de CO<sub>2</sub> e do consumo de combustível dos veículos pesados novos.

**Artigo 1.º, n.º 7: Alteração do artigo 13.º — Verificação das emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos em circulação**

No artigo 13.º, n.º 3, é aditada uma disposição que dá à Comissão a possibilidade de solicitar a uma entidade homologadora que emita uma declaração retificativa no caso de não ser possível corrigir a documentação de homologação ou os certificados de conformidade ao abrigo da legislação aplicável em matéria de homologação, por exemplo, por esses documentos terem caducado.

**Artigo 1.º, n.º 8: Alteração do artigo 14.º — Adaptação dos valores de  $M_0$  e  $TM_0$**

No artigo 14.º, n.º 2, a base jurídica é retificada para prever uma alteração do anexo I, coerente com as práticas correntes, substituindo a atual redação que se refere a um regulamento que complemente o Regulamento (UE) 2019/631.

**Artigo 1.º, n.º 9: Novo artigo 14.º-A — Relatório intercalar**

É aditado um novo artigo 14.º-A, a fim de incumbir a Comissão de apresentar um relatório sobre os progressos realizados rumo à mobilidade rodoviária sem emissões e avaliar a necessidade de medidas adicionais para facilitar a transição.

**Artigo 1.º, n.º 10: Alteração do artigo 15.º — Avaliação e relatório**

O artigo 15.º, n.º 1, prevê uma avaliação exaustiva do Regulamento (UE) 2019/631 em 2026, ao passo que os n.ºs 2 a 5, que enumeram uma série de elementos a considerar na atual avaliação, são suprimidos.

É aditado um novo n.º 9, que prevê uma base jurídica para a alteração das fórmulas de cálculo dos objetivos de emissões específicas constantes do anexo I, parte B, sempre que tal seja necessário para ter em conta o procedimento específico aplicável aos veículos comerciais ligeiros homologados em várias fases. Trata-se do procedimento aplicável quando um veículo é fabricado por mais do que um fabricante e a responsabilidade pelas emissões de CO<sub>2</sub> do veículo completado é atribuída ao fabricante do veículo de base. Tendo em vista garantir segurança de planeamento a esse tipo de fabricante, aplica-se um procedimento específico para determinar as emissões de CO<sub>2</sub> e a massa desses veículos comerciais ligeiros construídos em várias fases. A Comissão fica habilitada a determinar o procedimento aplicável aos veículos construídos em várias fases e pode também, em caso de revisão desse procedimento, ajustar as fórmulas de cálculo dos objetivos de emissões específicas.

**Artigo 1.º, n.º 11: Alteração do artigo 17.º — Exercício da delegação**

No artigo 17.º, n.ºs 2, 3 e 6, é aditada uma referência ao novo artigo 15.º, n.º 9.

**Artigo 1.º, n.º 12: Alterações do anexo I**

No anexo I, a parte A, relativa aos automóveis de passageiros, é alterada de modo que reflita as alterações do artigo 1.º. Tal inclui o ajustamento das fórmulas de cálculo dos objetivos para a frota da UE para 2030 e a definição das fórmulas para 2035, bem como dos objetivos anuais de emissões específicas para cada fabricante, e a supressão da aplicação do fator «veículos com nível nulo ou baixo de emissões» (ZLEV) a partir de 2030.

No anexo I, a parte B, relativa aos veículos comerciais ligeiros, é alterada da mesma forma que a parte A, com o ajustamento adicional das fórmulas utilizadas para determinar os valores de gradiente necessários para calcular os objetivos anuais de emissões específicas. Este ajustamento destina-se a assegurar uma distribuição equitativa dos encargos de redução entre os fabricantes de veículos comerciais ligeiros mais leves e os fabricantes de veículos mais pesados dessa categoria.

Proposta de

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

**que altera o Regulamento (UE) 2019/631 no respeitante ao reforço das normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos em consonância com o aumento da ambição da União em matéria de clima**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu<sup>21</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões<sup>22</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) O Acordo de Paris, adotado em dezembro de 2015 no âmbito da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas (CQNUAC), entrou em vigor em novembro de 2016 (a seguir designado por «Acordo de Paris»). As suas partes acordaram em manter o aumento da temperatura média mundial bem abaixo dos 2 °C em relação aos níveis pré-industriais e em envidar esforços para limitar o aumento da temperatura a 1,5 °C em relação aos níveis pré-industriais.
- (2) A resposta aos desafios climáticos e ambientais e a consecução dos objetivos do Acordo de Paris estão no cerne da Comunicação sobre o Pacto Ecológico Europeu, que a Comissão adotou em 11 de dezembro de 2019<sup>23</sup>. A necessidade e o valor do Pacto Ecológico Europeu tornaram-se ainda mais evidentes face aos efeitos graves da pandemia de COVID-19 na saúde e no bem-estar económico dos cidadãos da União.
- (3) O Pacto Ecológico Europeu combina um conjunto abrangente de medidas e iniciativas que se reforçam mutuamente, com vista a alcançar a neutralidade climática na União até 2050, e define uma nova estratégia de crescimento que visa transformar a UE numa sociedade equitativa e próspera, dotada de uma economia moderna, eficiente na utilização dos recursos e competitiva, em que o crescimento económico esteja

---

<sup>21</sup> JO C de , p. .

<sup>22</sup> JO C de , p. .

<sup>23</sup> Comunicação da Comissão, de 11 de dezembro de 2019, Pacto Ecológico Europeu [COM(2019) 640 final].

dissociado da utilização dos recursos. Pretende igualmente proteger, conservar e reforçar o capital natural da União e proteger a saúde e o bem-estar dos cidadãos contra riscos e impactos relacionados com o ambiente. Ao mesmo tempo, esta transição afeta de forma díspar homens e mulheres e tem um impacto particular em alguns grupos desfavorecidos, como os idosos, as pessoas com deficiência e as pessoas de minorias étnicas ou raciais. Por conseguinte, é importante assegurar que a transição seja equitativa e inclusiva, sem deixar ninguém para trás.

- (4) Na contribuição determinada a nível nacional atualizada apresentada ao Secretariado da CQNUAC em 17 de dezembro de 2020, a União comprometeu-se a reduzir, até 2030, as suas emissões líquidas de gases com efeito de estufa em toda a economia, pelo menos, 55 % em relação aos níveis de 1990.
- (5) A União consagrou na legislação, designadamente no Regulamento (UE) [...] do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>24</sup>, o objetivo de alcançar a neutralidade climática em toda a economia até 2050. O referido regulamento estabelece igualmente um compromisso vinculativo da União de redução interna das emissões líquidas de gases com efeito de estufa (emissões após dedução das remoções) até 2030 de, pelo menos, 55 %, em relação aos níveis de 1990.
- (6) Todos os setores da economia devem contribuir para alcançar essa redução das emissões, incluindo o setor dos transportes rodoviários.
- (7) As medidas previstas no presente regulamento são necessárias no âmbito de um quadro coerente e consistente, indispensável para alcançar a meta global da União de redução das emissões líquidas de gases com efeito de estufa.
- (8) A fim de alcançar, até 2030, uma redução das emissões líquidas de gases com efeito de estufa de, pelo menos, 55 %, em relação aos níveis de 1990, é necessário reforçar os requisitos de redução estabelecidos no Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>25</sup>, tanto para os automóveis de passageiros como para os veículos comerciais ligeiros. É igualmente necessário definir uma trajetória clara para novas reduções após 2030, que contribuam para a consecução do objetivo de neutralidade climática até 2050. Sem uma ação ambiciosa em termos de redução das emissões de gases com efeito de estufa no setor dos transportes rodoviários, seriam necessárias reduções de emissões mais elevadas noutros setores, incluindo alguns em que a descarbonização se afigura mais difícil.
- (9) O reforço dos requisitos de redução das emissões de CO<sub>2</sub> deve promover a disponibilização no mercado da União de uma maior percentagem de veículos com nível nulo de emissões e, simultaneamente, trazer benefícios para os consumidores e os cidadãos em termos de qualidade do ar e poupança de energia, além de garantir a manutenção da inovação na cadeia de valor do setor automóvel. No contexto global, a cadeia de valor do setor automóvel da UE também tem de desempenhar um papel de liderança na transição em curso para uma mobilidade sem emissões. As normas reforçadas de redução das emissões de CO<sub>2</sub> são tecnologicamente neutras quanto à forma de concretizar os objetivos que estabelecem para a frota. Continua a ser possível

---

<sup>24</sup> Regulamento (UE) [...] do Parlamento Europeu e do Conselho, de [...] de 2021, que cria o regime para alcançar a neutralidade climática e que altera os Regulamentos (CE) n.º 401/2009 e (UE) 2018/1999 («Lei europeia em matéria de clima») [JO L de .../...].

<sup>25</sup> Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011 (JO L 111 de 25.4.2019, p. 13).



recorrer a diferentes tecnologias para alcançar o objetivo de emissões nulas para a frota. Entre os veículos com nível nulo de emissões incluem-se atualmente veículos elétricos a bateria, veículos a pilha de combustível e outros veículos movidos a hidrogénio, mas as inovações tecnológicas são constantes. Os veículos com nível nulo ou baixo de emissões, que incluem também veículos híbridos elétricos recarregáveis com bom desempenho, podem continuar a desempenhar um papel importante na transição.

- (10) Neste contexto, devem ser estabelecidos novos objetivos reforçados de redução das emissões de CO<sub>2</sub>, tanto para os automóveis novos de passageiros como para os veículos comerciais ligeiros novos, aplicáveis de 2030 em diante. Esses objetivos devem ser fixados num nível que dê um sinal forte para acelerar a adoção de veículos com nível nulo de emissões no mercado da União e promover a inovação em tecnologias de emissões nulas com uma boa relação custo-eficácia.
- (11) Os objetivos das normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> revistas devem ser acompanhados de uma estratégia europeia para fazer face aos desafios colocados pela expansão do fabrico de veículos com nível nulo de emissões e das tecnologias conexas, bem como à necessidade de melhoria de competências e requalificação dos trabalhadores do setor e de diversificação e reconversão das atividades económicas. Sempre que adequado, deve ponderar-se a concessão de apoio financeiro a nível da UE e dos Estados-Membros para atrair investimento privado, nomeadamente por via do Fundo Social Europeu Mais, do Fundo para uma Transição Justa, do Fundo de Inovação, do Mecanismo de Recuperação e Resiliência e de outros instrumentos do quadro financeiro plurianual e do Instrumento de Recuperação da União Europeia, em conformidade com as regras em matéria de auxílios estatais. As regras revistas em matéria de auxílios estatais nos domínios do ambiente e da energia permitirão aos Estados-Membros apoiar as empresas na descarbonização dos processos de produção e na adoção de tecnologias mais verdes no contexto da Nova Estratégia Industrial.
- (12) A Nova Estratégia Industrial atualizada<sup>26</sup> prevê a criação conjunta de trajetórias de transição ecológica e digital em parceria com a indústria, as autoridades públicas, os parceiros sociais e outras partes interessadas. Neste contexto, deve ser definida uma trajetória de transição para o ecossistema de mobilidade, a fim de acompanhar a transição da cadeia de valor do setor automóvel. Esta trajetória deve ter especialmente em conta as PME que fazem parte da cadeia de abastecimento automóvel e a consulta dos parceiros sociais, incluindo pelos Estados-Membros, e tirar igualmente partido da Agenda de Competências para a Europa, que inclui iniciativas, como o Pacto para as Competências, que visam mobilizar o setor privado e outras partes interessadas para a melhoria de competências e a requalificação da mão de obra europeia, tendo em vista a dupla transição ecológica e digital. Deve ainda incluir as medidas e os incentivos adequados, a nível europeu e nacional, para impulsionar a acessibilidade dos preços dos veículos com nível nulo de emissões. Os progressos realizados nesta trajetória de transição abrangente para o ecossistema de mobilidade devem ser acompanhados, de dois em dois anos, no âmbito de um relatório intercalar a apresentar pela Comissão, que analise, entre outros aspetos, os progressos registados em termos de disponibilização de veículos com nível nulo de emissões, a evolução dos respetivos preços, o desenvolvimento e a implantação da infraestrutura para combustíveis alternativos, tal como previsto no Regulamento Infraestrutura para Combustíveis

---

<sup>26</sup> Comunicação da Comissão, de 5 de maio de 2021, Atualização da Nova Estratégia Industrial de 2020: construir um mercado único mais forte para a recuperação da Europa [COM(2021) 350 final].

Alternativos, o potencial contributo de tecnologias inovadoras para alcançar uma mobilidade com impacto neutro no clima, a competitividade internacional, os investimentos na cadeia de valor do setor automóvel, a melhoria das competências e a requalificação dos trabalhadores e a reconversão das atividades económicas. O relatório intercalar basear-se-á também nos relatórios intercalares bienais que os Estados-Membros apresentam no âmbito do Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos. A Comissão deve consultar os parceiros sociais durante a preparação do relatório intercalar, incluindo os resultados do diálogo social. Continuam a surgir inovações na cadeia de abastecimento automóvel. Tecnologias inovadoras, como a produção de eletrocombustíveis com captura direta de ar, poderão, se forem desenvolvidas, oferecer perspectivas de mobilidade com impacto neutro no clima a preços acessíveis. A Comissão deve, por conseguinte, acompanhar os progressos na inovação do setor no âmbito do seu relatório intercalar.

- (13) Os referidos objetivos para a frota da UE devem ser complementados pela necessária implantação da infraestrutura de carregamento e abastecimento, tal como estabelecido na Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>27</sup>.
- (14) Os fabricantes devem dispor de flexibilidade suficiente para adaptarem progressivamente as suas frotas, a fim de gerirem a transição para veículos com nível nulo de emissões de forma eficaz em termos de custos, pelo que é adequado manter a abordagem de redução dos níveis-alvo em intervalos de cinco anos.
- (15) Com a aplicação de objetivos mais rigorosos para a frota da UE a partir de 2030, os fabricantes terão de disponibilizar um número significativamente superior de veículos com nível nulo de emissões no mercado da União. Neste contexto, o mecanismo de incentivo para veículos com nível nulo ou baixo de emissões (ZLEV) deixaria de cumprir o seu objetivo inicial e correria o risco de pôr em causa a eficácia do Regulamento (UE) 2019/631. O mecanismo de incentivo para ZLEV deve, pois, ser suprimido a partir de 2030. Antes dessa data, ou seja, ao longo da corrente década, o mecanismo de incentivo para ZLEV continuará a apoiar a disponibilização de veículos com emissões entre 0 g CO<sub>2</sub>/km e 50 g CO<sub>2</sub>/km, nomeadamente veículos elétricos a bateria, veículos a pilha de combustível movidos a hidrogénio e veículos híbridos elétricos recarregáveis com bom desempenho. Após essa data, os veículos híbridos elétricos recarregáveis continuarão a ser incluídos nos objetivos para a frota impostos aos fabricantes de veículos.
- (16) A aplicação das normas relativas às emissões de CO<sub>2</sub> está estreitamente ligada à aplicação da legislação em matéria de homologação. Na sequência da revogação e substituição, em 1 de setembro de 2020, da Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>28</sup> pelo Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>29</sup>, afigura-se adequado alinhar mais estreitamente as definições e atualizar as referências do Regulamento (UE) 2019/631 à legislação-quadro em matéria de

---

<sup>27</sup> Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2014, relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (JO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

<sup>28</sup> Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

<sup>29</sup> Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 e revoga a Diretiva 2007/46/CE (JO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

homologação dos veículos, mantendo assim a coerência entre os dois conjuntos de instrumentos.

- (17) O esforço de redução das emissões necessário para atingir os objetivos para a frota da UE é repartido pelos fabricantes, utilizando uma curva de valores-limite baseada na massa média da frota de veículos novos da UE e da frota de veículos novos de cada fabricante. Embora convenha manter este mecanismo, é necessário evitar que, com o reforço dos objetivos para a frota da UE, o objetivo de emissões específicas para um determinado fabricante se torne negativo. Por esse motivo, há que clarificar que, nos casos em que tal aconteça, o objetivo de emissões específicas deve ser fixado em 0 g CO<sub>2</sub>/km.
- (18) A fim de assegurar uma distribuição equitativa do esforço de redução, as duas curvas de valores-limite para os veículos comerciais ligeiros mais leves e mais pesados devem ser ajustadas de modo que reflita os objetivos reforçados de redução das emissões de CO<sub>2</sub>.
- (19) Os valores utilizados para calcular os objetivos de emissões específicas e as emissões médias específicas de cada fabricante baseiam-se nos dados registados na documentação de homologação e nos certificados de conformidade dos veículos em causa. Para garantir a eficácia das normas relativas às emissões de CO<sub>2</sub>, é essencial que os dados utilizados para estes fins sejam corretos. Se, não obstante, forem identificados erros nos dados, pode não ser possível, de acordo com a legislação em matéria de homologação, corrigir a documentação de homologação ou os certificados de conformidade já emitidos, caso os dados em causa digam respeito a homologações que caducaram. Nessas situações, a Comissão deve ter poderes para solicitar às entidades homologadoras ou, se for caso disso, aos fabricantes em causa que emitam uma declaração retificativa com base na qual possa corrigir os valores utilizados para determinar o desempenho dos fabricantes no cumprimento dos seus objetivos.
- (20) A comunicação de dados relativos aos veículos das categorias M<sub>2</sub> (autocarros) e N<sub>2</sub> (camiões de dimensão média) é abrangida pelo âmbito do Regulamento (UE) 2018/956 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>30</sup>, pelo que é adequado suprimir este requisito do Regulamento (UE) 2019/631.
- (21) Tendo em conta o reforço dos objetivos globais de redução das emissões de gases com efeito de estufa e a fim de evitar potenciais efeitos de distorção do mercado, é necessário harmonizar os requisitos de redução aplicáveis a todos os fabricantes presentes no mercado da União, com exceção dos responsáveis por menos de 1 000 veículos novos matriculados por ano civil. Por conseguinte, a partir de 2030, deve ser suprimida a possibilidade de os fabricantes responsáveis por 1 000 a 10 000 automóveis de passageiros ou por 1 000 a 22 000 veículos comerciais ligeiros matriculados pela primeira vez num ano civil solicitarem a derrogação dos seus objetivos de emissões específicas.
- (22) A fim de garantir a clareza jurídica e a coerência com as práticas correntes, convém esclarecer que os ajustamentos dos valores de M<sub>0</sub> e TM<sub>0</sub> devem ser efetuados por meio de alterações do anexo I do Regulamento (UE) 2019/631 e não de um ato que complete esse regulamento.

---

<sup>30</sup> Regulamento (UE) 2018/956 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de junho de 2018, relativo à monitorização e comunicação das emissões de CO<sub>2</sub> e do consumo de combustível dos veículos pesados novos (JO L 173 de 9.7.2018, p. 1).

- (23) Os progressos realizados ao abrigo do Regulamento (UE) 2019/631 no sentido de alcançar os objetivos de redução fixados para 2030 e para os anos subsequentes devem ser avaliados em 2026. Para tal, devem ser tidos em conta todos os aspetos analisados nos relatórios bienais.
- (24) A possibilidade de afetar as receitas provenientes das taxas sobre emissões excedentárias a um fundo específico ou a um programa pertinente foi avaliada em conformidade com o artigo 15.º, n.º 5, do Regulamento (UE) 2019/631, tendo-se concluído que tal aumentaria significativamente os encargos administrativos e não beneficiaria diretamente o setor automóvel na sua transição. Por conseguinte, as receitas provenientes das taxas sobre emissões excedentárias devem continuar a ser consideradas receitas do orçamento geral da União, em conformidade com o artigo 8.º, n.º 4, do Regulamento (UE) 2019/631.
- (25) Para assegurar que o cálculo dos objetivos de emissões específicas para os fabricantes responsáveis pelas emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos comerciais ligeiros construídos em várias fases possa ser ajustado de modo que tenha em conta alterações do procedimento de determinação das emissões de CO<sub>2</sub> e da massa desses veículos, deve ser delegado na Comissão o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia no respeitante à alteração, se necessário, das fórmulas de cálculo estabelecidas no anexo I, parte B, do Regulamento (UE) 2019/631. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.
- (26) O Regulamento (UE) 2019/631 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade,
- ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º*

O Regulamento (UE) 2019/631 é alterado do seguinte modo:

- 1) O artigo 1.º é alterado do seguinte modo:
  - a) O n.º 5 é alterado do seguinte modo:
    - i) na alínea a), a percentagem «37,5 %» é substituída por «55 %»,
    - ii) na alínea b), a percentagem «31 %» é substituída por «50 %»;
  - b) É inserido o seguinte n.º 5-A:

«5-A. A partir de 1 de janeiro de 2035, aplicam-se os seguintes objetivos à frota da União:

    - a) Para as emissões médias da frota de automóveis novos de passageiros, um objetivo de redução para a frota da União igual a 100 % do objetivo estabelecido para 2021, determinado nos termos do anexo I, parte A, ponto 6.1.3;

- b) Para as emissões médias da frota de veículos comerciais ligeiros novos, um objetivo de redução para a frota da União igual a 100 % do objetivo estabelecido para 2021, determinado nos termos do anexo I, parte B, ponto 6.1.3.»;
  - c) No n.º 6, os termos “A partir de 1 de janeiro de 2025,” são substituídos por “De 1 de janeiro de 2025 a 31 de dezembro de 2029”»;
  - d) É suprimido o n.º 7;
- 2) O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:
- a) O n.º 1 é alterado do seguinte modo:
    - a) Na alínea a), a referência ao «anexo II da Diretiva 2007/46/CE» é substituída por uma referência ao «artigo 4.º, n.º 1, alínea a), subalínea i), do Regulamento (UE) 2018/858»;
    - b) A alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Categoria N<sub>1</sub>, na aceção do artigo 4.º, n.º 1, alínea b), subalínea i), do Regulamento (UE) 2018/858 e abrangidos pelo âmbito do Regulamento (CE) n.º 715/2007 (“veículos comerciais ligeiros”), que sejam matriculados na União pela primeira vez e que não tenham sido previamente matriculados fora da União (“veículos comerciais ligeiros novos”); Os veículos com nível nulo de emissões da categoria N com uma massa de referência superior a 2 610 kg ou 2 840 kg, consoante o caso, devem, a partir de 1 de janeiro de 2025, para efeitos do presente regulamento e sem prejuízo do Regulamento (UE) 2018/858 e do Regulamento (CE) n.º 715/2007, ser contabilizados como veículos comerciais ligeiros abrangidos pelo âmbito do presente regulamento se a massa de referência excedente se dever apenas à massa do sistema de armazenamento de energia.»;
    - b) No n.º 3, a referência ao «anexo II, parte A, ponto 5, da Diretiva 2007/46/CE» é substituída por uma referência ao «anexo I, parte A, ponto 5, do Regulamento (UE) 2018/858»;
- 3) O artigo 3.º, n.º 1, é alterado do seguinte modo:
- a) O prómio passa a ter a seguinte redação:

«Para efeitos do presente regulamento, são aplicáveis as definições do Regulamento (UE) 2018/858. São igualmente aplicáveis as seguintes definições:»;
  - b) São suprimidas as alíneas b) a g) e as alíneas i) e n);
- 4) Ao artigo 4.º, n.º 1, é aditado o seguinte parágrafo:
- «Para efeitos da alínea c), se o objetivo de emissões específicas determinado de acordo com o anexo I, parte A, ponto 6.3, ou com o anexo I, parte B, ponto 6.3, for negativo, o objetivo de emissões específicas é fixado em 0 g/km.»;
- 5) O artigo 7.º é alterado do seguinte modo:
- a) É aditado o seguinte n.º 6-A:

«6-A. Se considerar que os dados provisórios apresentados pelos Estados-Membros em conformidade com o n.º 2, ou os dados notificados pelos fabricantes em conformidade com o n.º 5, se baseiam em dados incorretos registados na documentação de homologação ou nos certificados de conformidade, a Comissão

informa a entidade homologadora ou, se for caso disso, o fabricante, e solicita à entidade homologadora ou, se for caso disso, ao fabricante, que emita uma declaração retificativa onde sejam especificados os dados corrigidos. A declaração retificativa deve ser entregue à Comissão, que utiliza os dados corrigidos para alterar os cálculos provisórios nos termos do n.º 4.»;

b) É suprimido o n.º 11;

6) No artigo 10.º, n.º 2, o primeiro período passa a ter a seguinte redação:

«Podem ser concedidas derrogações requeridas ao abrigo do n.º 1 relativamente aos objetivos de emissões específicas aplicáveis até ao ano civil de 2029, inclusive.»;

7) Ao artigo 13.º, n.º 3, é aditado um segundo período, com a seguinte redação:

«Na impossibilidade de corrigir os dados constantes da documentação de homologação em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/858, a entidade homologadora competente deve emitir uma declaração retificativa com os dados corrigidos e entregá-la à Comissão e às partes interessadas.»;

8) No artigo 14.º, n.º 2, os termos «complementar o presente regulamento estabelecendo as medidas a que se refere» são substituídos por «alterar o anexo I em conformidade com»;

9) É inserido o seguinte artigo 14.º-A:

«Artigo 14.º-A

Relatório intercalar

Até 31 de dezembro de 2025 e, posteriormente, de dois em dois anos, a Comissão apresenta um relatório sobre os progressos realizados no sentido da mobilidade rodoviária com emissões nulas. O relatório deve, em especial, acompanhar e avaliar a necessidade de eventuais medidas adicionais para facilitar a transição, nomeadamente a disponibilização de meios financeiros.

No seu relatório, a Comissão deve tomar em consideração todos os fatores que contribuam para um progresso eficaz em termos de custos rumo à neutralidade climática até 2050. Estes incluem a disponibilização de veículos com nível nulo ou baixo de emissões, os progressos na consecução das metas de implantação de infraestruturas de carregamento e abastecimento, tal como previsto no Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos, o potencial contributo de tecnologias inovadoras e dos combustíveis alternativos sustentáveis para alcançar uma mobilidade com impacto neutro no clima, o impacto nos consumidores, os progressos no diálogo social, bem como aspetos que facilitem uma transição economicamente viável e socialmente justa para uma mobilidade rodoviária com emissões nulas.»;

10) O artigo 15.º é alterado do seguinte modo:

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

«1. Em 2028, a Comissão procede, com base nos relatórios bienais, a uma análise exaustiva da eficácia e do impacto do presente regulamento e apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório com os resultados dessa análise.

O relatório é acompanhado, se for caso disso, de uma proposta de alteração do presente regulamento.»;

b) São suprimidos os n.ºs 2 a 5;

c) É aditado o seguinte n.º 9:

«9. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 17.º, a fim de alterar as fórmulas estabelecidas no anexo I, parte B, sempre que tais alterações sejam necessárias para ter em conta o procedimento aplicável aos veículos da categoria N<sub>1</sub> construídos em várias fases definido no anexo III, parte A.»;

11) O artigo 17.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 2, a referência ao «artigo 15.º, n.º 8» é substituída pela referência ao «artigo 15.º, n.ºs 8 e 9»;

b) No n.º 3, a referência ao «artigo 15.º, n.º 8» é substituída pela referência ao «artigo 15.º, n.ºs 8 e 9»;

c) No n.º 6, a referência ao «artigo 15.º, n.º 8» é substituída pela referência ao «artigo 15.º, n.ºs 8 e 9»;

12) O anexo I é alterado em conformidade com o anexo do presente regulamento.

### *Artigo 2.º*

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 diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Parlamento Europeu*  
*O Presidente*

*Pelo Conselho*  
*O Presidente*

## FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

### 1. CONTEXTO DA PROPOSTA/INICIATIVA

#### 1.1. Denominação da proposta/iniciativa

Proposta de regulamento que altera o Regulamento (UE) 2019/631 no respeitante ao reforço das normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos em consonância com o aumento da ambição da União em matéria de clima

#### 1.2. Domínio(s) de intervenção abrangido(s)

Ação climática  
Rubrica 3 — Recursos naturais e ambiente  
Título 9 — Ambiente e ação climática

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

- uma nova ação
- uma nova ação na sequência de um projeto-piloto/ação preparatória<sup>31</sup>
- uma prorrogação de uma ação existente
- fusão ou reorientação de uma ou mais ações para outra/nova ação

#### 1.4. Objetivo(s)

##### 1.4.1. Objetivo(s) geral(ais)

Os objetivos gerais da presente proposta consistem em contribuir para alcançar a neutralidade climática até 2050 e, para o efeito e em conformidade com a Lei Europeia em matéria de Clima, contribuir para alcançar uma redução de, pelo menos, 55 % das emissões líquidas de gases com efeito de estufa até 2030, em relação aos níveis de 1990.

A proposta faz parte do pacote Objetivo 55 para 2030, que inclui propostas nos domínios do clima e da energia e tem como objetivo alcançar a meta da UE de redução interna de, pelo menos, 55 % das emissões de gases com efeito de estufa até 2030, em comparação com os níveis de 1990, de forma eficaz em termos de custos e contribuir para a limitação do aquecimento global. O pacote dá cumprimento à obrigação da Comissão, estabelecida no artigo 3.º da Lei Europeia em matéria de Clima, de reexaminar a legislação pertinente da União a fim de permitir alcançar a meta acima referida.

##### 1.4.2. Objetivo(s) específico(s)

A presente proposta tem os seguintes objetivos específicos:

1. Contribuir para a meta de redução de, pelo menos, 55 % das emissões líquidas de gases com efeito de estufa até 2030 e para o objetivo de neutralidade climática até 2050, por via da revisão e fixação de novos objetivos para a frota da UE com vista a reduzir, de uma forma eficaz em termos de custos, as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais;
2. Proporcionar aos consumidores os benefícios decorrentes de uma maior disponibilidade de veículos com nível nulo de emissões, nomeadamente a melhoria da

<sup>31</sup> Tal como referido no artigo 58.º, n.º 2, alínea a) ou b), do Regulamento Financeiro.



qualidade do ar, em especial nas cidades, e a poupança de energia graças à utilização desse tipo de veículos;

3. Promover a inovação em tecnologias de emissões nulas, reforçando assim a liderança tecnológica da cadeia de valor do setor automóvel da UE e criando estímulos ao emprego.

#### 1.4.3. Resultado(s) e impacto esperados

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

A proposta assegurará a redução das emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais, trará benefícios para os consumidores em termos de qualidade do ar e poupança de energia e reforçará a liderança tecnológica da cadeia de valor do setor automóvel da UE. O aumento da eficiência energética e da segurança energética é um benefício conexo adicional esperado.

#### 1.4.4. Indicadores de desempenho

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

Foram identificados os seguintes indicadores:

1. As emissões médias de CO<sub>2</sub> da frota de veículos ligeiros de passageiros e comerciais novos da UE serão monitorizadas anualmente por veículo, fabricante e Estado-Membro;
2. A diferença entre os dados de emissões de CO<sub>2</sub> homologados e os dados relativos às emissões de CO<sub>2</sub> em condições reais será monitorizada por via da recolha e publicação de dados sobre o consumo de combustível em condições reais;
3. Os desvios entre as emissões de CO<sub>2</sub> homologadas e as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos em circulação serão monitorizados mediante a criação de um procedimento específico de verificação de veículos em circulação e a recolha dos dados de homologação;
4. As emissões de gases com efeito de estufa dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais serão monitorizadas por intermédio dos inventários anuais de emissões de gases com efeito de estufa dos Estados-Membros;
5. O número e a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões matriculados pela primeira vez serão monitorizados por meio dos dados de monitorização anuais apresentados pelos Estados-Membros;
6. Os custos e a eficácia das tecnologias utilizadas nos veículos para reduzir as emissões serão monitorizados com base em dados a recolher junto de fabricantes, fornecedores e peritos;
7. O nível de inovação será medido em termos de novas patentes registadas por fabricantes europeus de automóveis relacionadas com tecnologias de emissões nulas, recorrendo, para tal, a bases de dados de patentes acessíveis ao público;
8. O nível de emprego será monitorizado com base nos dados estatísticos do Eurostat publicamente disponíveis sobre a situação de emprego do setor na UE.

### 1.5. Justificação da proposta/iniciativa

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

Os fabricantes de veículos ligeiros de passageiros e comerciais matriculados pela primeira vez na União terão de:

— cumprir os objetivos de emissões de CO<sub>2</sub> para a frota revistos,

— comunicar à Comissão dados sobre o consumo real de combustível, medido por dispositivos normalizados,

— submeter-se a ensaios de conformidade dos veículos em circulação, cujos resultados serão comunicados à Comissão.

Os Estados-Membros terão de apresentar anualmente à Comissão e à Agência Europeia do Ambiente dados técnicos sobre os veículos ligeiros de passageiros e comerciais matriculados pela primeira vez.

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

As alterações climáticas são um problema transnacional que não pode ser resolvido unicamente por intermédio de medidas nacionais ou locais. A coordenação da ação climática deve ser efetuada a nível europeu, sendo a ação da UE justificada pelo princípio da subsidiariedade

Embora as iniciativas a nível nacional, regional e local possam criar sinergias, por si só não serão suficientes. A ausência de ação coordenada a nível da UE, na forma de um reforço das normas em matéria de emissões de CO<sub>2</sub>, traduzir-se-ia num risco de fragmentação do mercado em resultado da diversidade de regimes nacionais e das diferenças entre os níveis de ambição e os parâmetros de conceção. Por si só, cada Estado-Membro representaria também um mercado demasiado pequeno para alcançar o mesmo nível de resultados, pelo que é necessária uma abordagem à escala da UE para impulsionar mudanças a nível do setor e criar economias de escala.

1.5.3. *Ensinamentos retirados de experiências anteriores semelhantes*

A proposta baseia-se em legislação em vigor que, ao longo da última década, garantiu reduções contínuas das emissões de CO<sub>2</sub> da frota de veículos ligeiros de passageiros e comerciais novos da UE.

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

A presente proposta é compatível com os objetivos do Instrumento de Recuperação da União Europeia e do quadro financeiro plurianual para 2021-2027, que contribuirão para concretizar a dupla transição ecológica e digital a que a Europa aspira. A combinação destes quadros permitirá dar resposta à crise económica e acelerar a transição para uma economia limpa e sustentável, ao associar a ação climática e o crescimento económico.

O pacote Objetivo 55, com a sua dupla vertente climática e energética, representa um grande passo na revisão da legislação da União, a fim de a alinhar com a ambição reforçada da UE em matéria de clima, tal como estabelecido no Pacto Ecológico Europeu. Todas as iniciativas do pacote são indissociáveis.

A presente proposta legislativa relativa às normas em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> para veículos ligeiros de passageiros e comerciais complementa e mantém a coerência com as propostas apresentadas no pacote.

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

Não aplicável

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

**duração limitada**

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

**duração ilimitada**

- Aplicação com um período de arranque entre 2023 e 2025,
- seguido de um período de aplicação a um ritmo de cruzeiro.

**1.7. Modalidade(s) de gestão prevista(s)<sup>32</sup>**

**Gestão direta** pela Comissão

- por parte dos seus serviços, incluindo do seu pessoal nas delegações da União;
- pelas agências de execução

**Gestão partilhada** com os Estados-Membros

**Gestão indireta** confiando tarefas de execução orçamental:

- a países terceiros ou aos organismos por estes designados;
- a organizações internacionais e respetivas agências (a especificar);
- ao BEI e ao Fundo Europeu de Investimento;
- aos organismos referidos nos artigos 70.º e 71.º do Regulamento Financeiro;
- a organismos de direito público;
- a organismos regidos pelo direito privado com uma missão de serviço público na medida em que prestem garantias financeiras adequadas;
- a organismos regidos pelo direito privado de um Estado-Membro com responsabilidade pela execução de uma parceria público-privada e que prestem garantias financeiras adequadas;
- a pessoas encarregadas da execução de ações específicas no quadro da PESC por força do título V do Tratado da União Europeia, identificadas no ato de base pertinente.

Se assinalar mais de uma modalidade de gestão, queira especificar na secção «Observações».

Observações

<sup>32</sup> As explicações sobre as modalidades de gestão e as referências ao Regulamento Financeiro estão disponíveis no sítio BudgWeb:

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

## 2. MEDIDAS DE GESTÃO

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

*Especificar a periodicidade e as condições.*

A fim de monitorizar a eficácia dos requisitos reforçados de redução das emissões de CO<sub>2</sub> propostos, é necessário recolher uma grande quantidade de dados de diferentes fontes, nomeadamente dos Estados-Membros, dos fabricantes de automóveis e das entidades homologadoras nacionais. Embora a gestão dos dados seja assegurada pela Agência Europeia do Ambiente e pelo Centro Comum de Investigação, compete à DG CLIMA coordenar as tarefas de recolha de dados, incluindo a interação com as entidades declarantes. Cabe igualmente à DG CLIMA analisar os dados e preparar e executar medidas de acompanhamento, nomeadamente a imposição de coimas aos fabricantes com base nos dados recolhidos.

Está em curso ou irá proceder-se à recolha de três conjuntos de dados principais:

Dados sobre as matrículas de veículos novos, incluindo informações técnicas, que são comunicados anualmente pelos Estados-Membros à AEA. Estes dados constituem a base para determinar a conformidade dos fabricantes com os respetivos objetivos de emissões específicas e para lhes impor eventuais coimas. Os dados são verificados pelos fabricantes, sendo posteriormente confirmados por decisão da Comissão.

Dados sobre o consumo de combustível e/ou de energia elétrica em condições reais, tal como registados por veículos em circulação, que serão comunicados anualmente à AEA a partir de 2022, começando por dados fornecidos pelos fabricantes, a que se seguirão, em 2025, dados recolhidos pelos Estados-Membros no âmbito das inspeções técnicas. Estes dados serão utilizados como base para avaliar a representatividade das emissões de CO<sub>2</sub> homologadas e poderão conduzir a uma revisão dos níveis-alvo de emissões de CO<sub>2</sub>, bem como da legislação em matéria de homologação, se for caso disso.

Dados relativos aos ensaios de emissões para fins de homologação, que serão recolhidos em permanência pelo JRC para efeitos do procedimento de verificação da correspondência entre as emissões de CO<sub>2</sub> determinadas aquando da homologação e as emissões dos veículos em circulação.

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

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

A proposta não executa um programa financeiro, mas concebe uma política a longo prazo. Não são aplicáveis modalidades de gestão, mecanismos de execução do financiamento, modalidades de pagamento nem estratégias de controlo em relação às taxas de erro. A execução da presente proposta exigirá a reafetação de recursos humanos no seio da Comissão. Estão em vigor procedimentos apropriados.

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

A presente proposta não diz respeito a um programa de despesas.

A monitorização eficaz dos dados de registo de veículos é essencial para garantir a segurança jurídica na aplicação da legislação e a igualdade de tratamento entre os diferentes fabricantes.

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

O risco de erros nos dados de registo dos veículos ou de atrasos na comunicação dos mesmos pelos Estados-Membros ou pelos fabricantes pode criar dificuldades na aplicação das normas em matéria de emissões de CO<sub>2</sub>.

O risco de aumento do desfasamento entre os valores de emissões de CO<sub>2</sub> e de consumo de combustível em condições reais e os valores determinados aquando da homologação pode pôr em causa os objetivos de emissões de CO<sub>2</sub>.

O risco de as emissões de CO<sub>2</sub> registadas pelos fabricantes nos certificados de conformidade utilizados para efeitos de registo não corresponderem às emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos em circulação pode pôr em causa os objetivos de emissões de CO<sub>2</sub>.

Os principais sistemas de controlo interno incluem a verificação dos dados de registo comunicados, a análise da evolução dos dados reais em relação aos dados de registo e a deteção de desvios entre as emissões de CO<sub>2</sub> registadas nos certificados de conformidade e as emissões dos veículos em circulação.

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

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

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

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

Além da aplicação do Regulamento Financeiro para prevenir fraudes e irregularidades, os requisitos reforçados de redução das emissões de CO<sub>2</sub> previstos na presente proposta serão acompanhados de uma melhor monitorização e da comunicação de diferentes conjuntos de dados, como descrito no ponto 2.2.2.

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

#### 3.1. Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(is) de despesas envolvida(s)

- Rubricas orçamentais existentes

*Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das respetivas rubricas orçamentais.*

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Tipo de despesas	Participação			
	Número	DD/DND <sup>33</sup>	dos países da EFTA <sup>34</sup>	dos países candidatos <sup>35</sup>	de países terceiros	na aceção do artigo 21.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento Financeiro
7	20 01 02 01	DND	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO

Novas rubricas orçamentais, cuja criação é solicitada: Não aplicável

<sup>33</sup> DD = dotações diferenciadas/DND = dotações não diferenciadas.

<sup>34</sup> EFTA: Associação Europeia de Comércio Livre.

<sup>35</sup> Países candidatos e, se for caso disso, países candidatos potenciais dos Balcãs Ocidentais.

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

#### 3.2.1. Síntese do impacto estimado nas dotações operacionais

A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de dotações operacionais

A proposta/iniciativa acarreta a utilização de dotações operacionais, tal como explicitado seguidamente:

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica do quadro financeiro plurianual			3	«Recursos naturais e ambiente»				
DG: CLIMA			2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
Dotações operacionais								
09 02 03	Autorizações	(1)						
	Pagamentos	(2)						
Dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos								
09 01 01 01		(3)						
<b>TOTAL das dotações para a DG CLIMA</b>	Autorizações	= 1 + 3						
	Pagamentos	= 2 + 3						
TOTAL das dotações operacionais	Autorizações	(4)						
	Pagamentos	(5)						
TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas pelas verbas atribuídas a certos programas operacionais		(6)						
<b>TOTAL das dotações no âmbito da RUBRICA 3 do quadro financeiro plurianual</b>	Autorizações	= 4 + 6						
	Pagamentos	= 5 + 6						

<b>Rubrica do quadro financeiro plurianual</b>	<b>7</b>	«Despesas administrativas»
--	----------	----------------------------

Esta secção deve ser preenchida com «dados orçamentais de natureza administrativa» a inserir em primeiro lugar no [anexo da ficha financeira legislativa](#) (anexo V das regras internas), que é carregada no DECIDE para efeitos das consultas interserviços.

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
DG: CLIMA							
• Recursos humanos		0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
• Outras despesas administrativas							
<b>TOTAL DG CLIMA</b>	Dotações	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

<b>TOTAL das dotações no âmbito da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual</b>	(Total das autorizações = Total dos pagamentos)	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
--	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
<b>TOTAL das dotações no âmbito das RUBRICAS 1 a 7 do quadro financeiro plurianual</b>	Autorizações	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
	Pagamentos	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520



3.2.2. *Estimativa das realizações financiadas com dotações operacionais*

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

Indicar os objetivos e as realizações ↓			2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL						
	REALIZAÇÕES													
	Tipo <sup>36</sup>	Custo médio	° Z	Custo	° Z	Custo	° Z	Custo	° Z	Custo	° Z	Custo	N.º Total	Custo total
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1 <sup>37</sup> ...														
— Realização														
— Realização														
— Realização														
Subtotal objetivo específico n.º 1														
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2...														
— Realização														
Subtotal objetivo específico n.º 2														
<b>TOTAIS</b>														

<sup>36</sup> As realizações dizem respeito aos produtos fornecidos e serviços prestados (exemplo: número de intercâmbios de estudantes financiados, número de quilómetros de estradas construídas, etc.).

<sup>37</sup> Tal como descrito no ponto 1.4.2. «Objetivo(s) específico(s)...».

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

- A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa
- A proposta/iniciativa acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa, tal como explicitado seguidamente:

Em milhões de EUR (três casas decimais)

	Ano 2023 <sup>38</sup>	Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	TOTAL
--	---------------------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------

<b>RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual</b>						
Recursos humanos	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	<b>1,520</b>
Outras despesas administrativas						
<b>Subtotal RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual</b>	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	<b>1,520</b>

<b>Com exclusão da RUBRICA 7<sup>39</sup> do quadro financeiro plurianual</b>						
Recursos humanos						
Outras despesas de natureza administrativa						
<b>Subtotal com exclusão da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual</b>						

<b>TOTAL</b>	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	<b>1,520</b>
--------------	-------	-------	-------	-------	-------	--------------

As dotações necessárias para recursos humanos e outras despesas de natureza administrativa serão cobertas pelas dotações da DG já afetadas à gestão da ação e/ou reafetadas internamente a nível da DG, complementadas, caso necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no quadro do processo anual de atribuição e no limite das disponibilidades orçamentais.

<sup>38</sup> O ano N é o do início da aplicação da proposta/iniciativa. Substituir «N» pelo primeiro ano de execução previsto (por exemplo: 2021). Proceder do mesmo modo relativamente aos anos seguintes.

<sup>39</sup> Assistência técnica e/ou administrativa e despesas de apoio à execução de programas e/ou ações da UE (antigas rubricas «BA»), bem como investigação direta e indireta.

### 3.2.4. Necessidades estimadas de recursos humanos

- A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de recursos humanos.
- A proposta/iniciativa acarreta a utilização de recursos humanos, tal como explicitado seguidamente:

*Estimativa expressa em unidades equivalentes a tempo completo*

	Ano 2023	Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027
<b>• Lugares do quadro do pessoal (funcionários e agentes temporários)</b>					
20 01 02 01 (na sede e nos gabinetes de representação da Comissão)	2	2	2	2	2
20 01 02 03 (nas delegações)					
01 01 01 01 (investigação indireta)					
01 01 01 11 (investigação direta)					
Outras rubricas orçamentais (especificar)					
<b>• Pessoal externo (em equivalente a tempo completo: ETC)<sup>40</sup></b>					
20 02 01 (AC, PND e TT da «dotação global»)					
20 02 03 (AC, AL, PND, TT e JPD nas delegações)					
<b>XX 01 xx yy zz</b> <sup>41</sup>	— na sede				
	— nas delegações				
01 01 01 02 (AC, PND e TT — Investigação indireta)					
01 01 01 12 (AC, PND e TT — Investigação direta)					
Outras rubricas orçamentais (especificar)					
<b>TOTAL</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>

**XX** constitui o domínio de intervenção ou título em causa.

As necessidades de recursos humanos serão cobertas pelos efetivos da DG já afetados à gestão da ação e/ou reafetados internamente a nível da DG, complementados, caso necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no quadro do processo anual de atribuição e no limite das disponibilidades orçamentais.

Descrição das tarefas a executar:

Funcionários e agentes temporários	<p>Será necessário um funcionário AD suplementar a partir de 2023, responsável pela nova função de assegurar a coordenação e o acompanhamento dos diferentes exercícios de recolha de dados previstos no regulamento. Esta função reflete, em especial, a necessidade de uma melhor monitorização da evolução das emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais novos em condições reais, a fim de assegurar que os objetivos reforçados de redução das emissões previstos na presente proposta sejam efetivamente alcançados. A nova função assegurará a criação de uma base eficiente e coerente para a aplicação e o cumprimento das normas em matéria de emissões de CO<sub>2</sub>, bem como para a preparação de eventuais novas medidas políticas conexas.</p> <p>Esta função inclui as seguintes tarefas específicas:</p>
------------------------------------	--

<sup>40</sup> AC = agente contratual; AL = agente local; PND = perito nacional destacado; TT = trabalhador temporário; JPD = jovem perito nas delegações.

<sup>41</sup> Sublimite para o pessoal externo coberto pelas dotações operacionais (antigas rubricas «BA»).

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Assegurar a coordenação geral dos diferentes exercícios de recolha de dados, incluindo a análise dos dados e a verificação da coerência entre os diferentes conjuntos de dados;</li> <li>• Assegurar o acompanhamento das entidades declarantes (fabricantes, autoridades nacionais responsáveis pela comunicação de dados e entidades homologadoras) e a articulação com a AEA e o JRC;</li> <li>• Assegurar uma comunicação eficiente dos dados sobre o consumo de combustível em condições reais por parte dos fabricantes e dos Estados-Membros, incluindo a monitorização e a verificação dos dados em conjunto com a AEA;</li> <li>• Proceder a uma análise dos dados obtidos em condições reais, em especial no que diz respeito à evolução do desfasamento entre as emissões em condições reais e as emissões aquando da homologação, e fornecer dados técnicos pormenorizados para futuras revisões das normas em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> e da legislação em matéria de homologação;</li> <li>• Elaborar decisões anuais da Comissão sobre os dados obtidos em condições reais;</li> <li>• Preparar correções dos dados de conformidade de CO<sub>2</sub> (dados de registo) sempre que se constatem desvios com base no procedimento de verificação de veículos em circulação, garantindo nomeadamente uma recolha eficaz, juntamente com o JRC, dos dados dos ensaios de homologação.</li> </ul> <p>Será necessário um segundo funcionário AD suplementar para auxiliar na elaboração do novo relatório intercalar, previsto no artigo 14.º-A, relativo aos progressos realizados no sentido de uma mobilidade rodoviária sem emissões e à avaliação da necessidade de eventuais medidas adicionais para facilitar a transição.</p>
Pessoal externo	Não aplicável

### 3.2.5. *Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual*

- A proposta/iniciativa:

- pode ser integralmente financiada por meio da reafetação de fundos no quadro da rubrica pertinente do quadro financeiro plurianual (QFP).

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

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

Explicitar as necessidades, especificando as rubricas orçamentais em causa e as quantias correspondentes, bem como os instrumentos cuja utilização é proposta.

- implica uma revisão do QFP.

Explicitar as necessidades, especificando as rubricas orçamentais em causa e as quantias correspondentes.

### 3.2.6. Participação de terceiros no financiamento

A proposta/iniciativa:

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

Dotações em milhões de EUR (três casas decimais)

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

### 3.3. Impacto estimado nas receitas

- A proposta/iniciativa não tem impacto financeiro nas receitas.  
 A proposta/iniciativa tem o impacto financeiro a seguir descrito:
- nos recursos próprios
  - noutras receitas
- indicar se as receitas são afetadas a rubricas de despesas

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica orçamental das receitas:	Dotações disponíveis para o atual exercício	Impacto da proposta/iniciativa <sup>42</sup>				
		2023	2024	2025	2026	2027
Artigo 4 2 9						

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

não aplicável

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

Esperam-se receitas provenientes das taxas sobre emissões excedentárias a pagar pelos fabricantes que excedam os seus objetivos anuais de emissões específicas, as quais continuarão a ser consideradas receitas do orçamento geral da UE. O método de cálculo dessas taxas não foi alterado no âmbito da proposta. Não é possível estimar o nível das receitas enquanto não estiverem disponíveis os dados anuais sobre o desempenho dos fabricantes no cumprimento dos respetivos objetivos.

<sup>42</sup> No que diz respeito aos recursos próprios tradicionais (direitos aduaneiros e quotizações sobre o açúcar), as quantias indicadas devem ser apresentadas em termos líquidos, isto é, quantias brutas após dedução de 20 % a título de despesas de cobrança.