



Bruxelas, 8.11.2017
COM(2017) 653 final

2017/0291 (COD)

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera a Diretiva 2009/33/CE relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SWD(2017) 366 final} - {SWD(2017) 367 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• **Justificação e objetivos da proposta**

A UE está empenhada em criar um sistema energético sustentável, concorrencial, seguro e descarbonizado. Desenvolver transportes sustentáveis é um objetivo-chave da política comum de transportes, figurando igualmente de forma proeminente nas prioridades políticas da Comissão para 2015-2019 e, muito particularmente, na União da Energia¹ e promoção do emprego, do crescimento e do investimento. O discurso sobre o estado da União de 2017 esboça uma nova estratégia de política industrial empenhada em tornar a UE num líder mundial em matéria de descarbonização².

Estas prioridades políticas baseiam-se na Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica da Comissão, adotada em julho de 2016³. Nela se confirma que, de maneira a cumprir os compromissos assumidos pela UE na 21.ª Conferência das Partes na Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas (COP 21), que teve lugar em Paris, em 2015, a descarbonização do setor dos transportes deve ser acelerada e as emissões de gases com efeito de estufa e de poluentes também deveriam tender resolutamente para taxas nulas até meados do século.

A comunicação da Comissão «A Europa em Movimento: uma agenda para uma transição socialmente justa para uma mobilidade ecológica, competitiva e conectada para todos»⁴ observa que o aumento da produção e da aceitação de veículos não poluentes, da infraestrutura para combustíveis alternativos e de serviços informáticos modernos utilizando a economia digital da UE oferecem diversos benefícios: os cidadãos europeus beneficiarão de soluções de transporte seguras, atrativas, inteligentes, sem descontinuidades e cada vez mais automatizadas, que proporcionarão às indústrias novas fontes de crescimento e competitividade.

Cerca de 95 % dos veículos que circulam nas estradas europeias ainda utilizam combustíveis fósseis. A Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica deixa claro que a implantação de veículos com emissões baixas ou nulas terá de aumentar substancialmente no futuro a fim de satisfazer os compromissos de redução de emissões da UE. A estratégia assinala a importância da contratação pública neste contexto. Observa que *«para apoiar a procura a Comissão desenvolve [...] incentivos a nível das regras de contratação pública, no contexto da revisão da Diretiva Veículos não Poluentes.»*⁵

Tal como fora anunciado na Comunicação da Comissão «A Europa em movimento: uma agenda para uma transição socialmente justa para uma mobilidade ecológica, competitiva e conectada para todos»⁶, esta proposta faz parte de um segundo pacote de propostas que contribuirá para o empenho da União na mobilidade hipocarbónica. Este pacote é apresentado na Comunicação da Comissão «Realizar os objetivos em matéria de mobilidade hipocarbónica – Uma União Europeia que protege o planeta, capacita os consumidores e defende a indústria e os trabalhadores». Inclui uma combinação de medidas orientadas para a

¹ COM(2015)80 final.

² https://ec.europa.eu/commission/news/president-juncker-delivers-state-union-address-2017-2017-sep-13_en.

³ COM(2016)501 final.

⁴ COM(2017)283 final.

⁵ COM(2016)501 final.

⁶ COM(2017)283 final.

oferta e a procura a fim de orientar a UE para a mobilidade hipocarbónica e simultaneamente reforçar a competitividade do ecossistema de mobilidade da UE⁷.

A Diretiva 2009/33/CE relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes, conhecida por Diretiva Veículos Não Poluentes (ou diretiva), complementa a legislação horizontal da UE em matéria de contratação pública⁸. Ao tornar obrigatório ter em conta os impactos operacionais energético e ambiental durante o tempo de vida na contratação pública no âmbito dos veículos de transporte rodoviário, a diretiva procura estimular o mercado em prol dos veículos não poluentes e energeticamente eficientes, contribuir para a redução das emissões de CO² e de poluentes atmosféricos e para o aumento da eficiência energética.

Uma avaliação *ex post* realizada em 2015 mostrou que a diretiva apresenta lacunas graves. As entidades públicas não fazem, em geral, uma utilização correta da contratação pública que permita acelerar a aceitação pelo mercado de veículos não poluentes⁹. A avaliação assinalou lacunas na conceção da diretiva, incluindo um âmbito de aplicação insuficiente e ausência de uma definição. As disposições relativas à compra de veículos são quer vagas (especificações técnicas) quer demasiado complexas (quantificação monetária de efeitos externos).

O objetivo geral desta iniciativa é aumentar a penetração no mercado de veículos não poluentes, ou seja, com emissões baixas ou nulas, no âmbito da contratação pública, contribuindo, assim, para reduzir as emissões globais provenientes dos transportes e para a competitividade e o crescimento do setor dos transportes. A contratação pública continua a ser uma forma adequada de estimular a procura, incluindo no domínio dos veículos de transporte pesados, onde ainda não existe uma obrigação legislativa de redução de emissões de CO², embora tal legislação esteja em fase de preparação. Pretende dar mais apoio à dinâmica do mercado no domínio dos veículos ligeiros de passageiros e veículos comerciais ligeiros em Estados-Membros onde as aquisições de veículos não poluentes são muito baixas – em 2017, em 16 Estados-Membros, a proporção de veículos elétricos com pilha elétrica nas matrículas de automóveis novos era inferior a 1 % e em 10 Estados-Membros esta proporção era inferior a 0,5 %. Além disso, estimula a aceitação de veículos não poluentes no segmento de mercado dos veículos pesados.

A revisão visa assegurar que a diretiva abranja todas as práticas pertinentes em matéria de contratação, que dê sinais claros e duradouros ao mercado e que as suas disposições sejam mais simples e eficazes. Tem por objetivo aumentar a contribuição do setor dos transportes para a redução das emissões de CO² e de poluentes atmosféricos e para a competitividade e o crescimento. Apoia igualmente uma melhor harmonização das políticas em matéria de contratação pública nos Estados-Membros e, assim, um maior impacto sobre o mercado.

⁷ COM(2017) 675 final.

⁸ Diretiva 2009/33/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes, JO L 120 de 15.5.2009, p. 5.

⁹ Em 2009-2015, uma média aproximativa de 4,7 % de todas as compras de veículos novos destinados ao transporte público de passageiros (ou ~2,7 mil veículos), 0,4 % de todas as aquisições de veículos ligeiros de mercadorias novos (ou 0,02 mil veículos), 0,07 % de todas as aquisições de veículos pesados de caixa rígida (ou 0,006 mil veículos) e 1,7 % de todos os autocarros novos (ou 0,13 mil veículos) adquiridos no âmbito da Diretiva Veículos Não Poluentes eram veículos elétricos com pilha elétrica, veículos elétricos com pilha de combustível, veículos híbridos elétricos recarregáveis ou veículos movidos a gás natural.

A revisão alarga o âmbito de aplicação da diretiva. Estabelece uma definição do que se entende por veículo ligeiro não poluente com base num limiar de emissões combinadas de CO² e de poluentes. A revisão prevê também a possibilidade de adotar um ato delegado ao abrigo da presente diretiva, a fim de adaptar a mesma abordagem para os veículos pesados após a futura adoção de normas de emissão de CO² para estes veículos a nível da UE. Estabelecem-se metas mínimas em termos de contratação pública a nível dos Estados-Membros com base na definição e, no caso dos veículos pesados, nos combustíveis alternativos até à adoção do ato delegado. Por último, a revisão introduz um quadro para a apresentação de relatórios e o acompanhamento e de comunicação e suprime a metodologia de quantificação monetária dos efeitos externos.

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

O direito da UE estabelece regras mínimas harmonizadas em matéria de contratação pública através das Diretivas 2014/24/UE e 2014/25/UE. Estes limiares mínimos são condicionais para a aplicabilidade das disposições no âmbito da Diretiva Veículos Não Poluentes. Os objetivos da presente revisão são coerentes com a Carta dos Direitos Fundamentais¹⁰, em especial porque se aplica uma abordagem não discriminatória às autoridades e entidades únicas adjudicantes, assim como aos operadores pertinentes. Estão em plena consonância com os principais objetivos de outras iniciativas legislativas e não legislativas destinadas a reduzir as emissões dos gases com efeito de estufa e dos poluentes atmosféricos e a apoiar a utilização de veículos com emissões baixas ou nulas. Os objetivos desta iniciativa, e as medidas propostas, são coerentes com a proposta de regulamento relativo a normas de desempenho em matéria de emissões com vista a estabelecer objetivos pós-2020¹¹. A revisão complementa uma abordagem do mercado simultaneamente dissuasiva e incitativa composta por instrumentos políticos a nível da UE, ao dinamizar a procura de veículos não poluentes. Desta forma, contribui para a implementação das normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ pós-2020, assim como da legislação sobre a qualidade do ar atualmente em vigor na UE.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

- **Base jurídica**

A diretiva tem por base o artigo 192.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. Os legisladores europeus sublinharam a importância da contratação pública para a consecução dos objetivos a longo prazo da UE em matéria ambiental, climática e energética, assim como de crescimento e competitividade com a adoção da Diretiva 2009/33/CE. Trata-se da mesma base jurídica que as utilizadas para a adoção das Diretivas 2014/24/UE e 2014/25/UE.

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

Os Estados-Membros e a UE partilham competências no domínio dos transportes, do ambiente e da contratação pública. Contudo, a harmonização setorial das regras em matéria de contratação pública no mercado interno constitui uma competência da UE. Os problemas relacionados com a diretiva na sua versão atual não poderiam ser resolvidos apenas pelos Estados-Membros, já que a sua jurisdição não vai além das fronteiras nacionais.

A avaliação de impacto mostra que as medidas no âmbito desta iniciativa limitam a intervenção da UE a providenciar um quadro político comum com requisitos mínimos para a

¹⁰ http://ec.europa.eu/justice/fundamental-rights/charter/index_en.htm

¹¹ COM(2017) 676 final.

contratação relativa a veículos não poluentes, conferindo simultaneamente aos Estados-Membros uma certa flexibilidade na aplicação, incluindo quanto à escolha da tecnologia. As medidas propostas não afetam a competência dos Estados-Membros de organizar o fornecimento de transportes (públicos), assim como não entram a capacidade de escolher a tecnologia mais apropriada.

Os impactos potenciais das alterações climáticas em larga escala justificam uma ação a todos os níveis da governação, sendo esta uma base consensual para a tomada de decisões políticas a nível da UE. Também é aceite que a poluição atmosférica, embora constitua sobretudo um problema urbano de cariz local, pode ser combatida mais eficazmente se as autoridades puderem recorrer às melhores tecnologias não poluentes disponíveis, o que é facilitado pela existência de um mercado comum. O custo da poluição atmosférica justifica a colaboração e a ação a todos os níveis da governação.

- **Proporcionalidade**

Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, a presente proposta não excede o necessário para alcançar os objetivos definidos. Considera-se que todas as medidas são proporcionadas em termos dos seus impactos. Complementam outros instrumentos políticos, tais como as normas de desempenho em matéria de emissões de CO² dos veículos ligeiros de passageiros e veículos comerciais ligeiros e apoiam a implementação da legislação da UE relativa à qualidade do ar. A presente iniciativa contribui para assegurar uma abordagem mais bem coordenada e mais clara. Além disso, não limita a capacidade de escolher a tecnologia mais relevante. Pelo contrário, apoia segundo uma abordagem de percentagem mínima a aceleração necessária no sentido da mobilidade com emissões baixas ou nulas.

Permite às autoridades adotar, dentro dos prazos fixados, todas as medidas necessárias para facilitar a utilização de veículos não poluentes, a fim de realizar objetivos políticos europeus, nacionais e locais. Permite também uma interação flexível entre entidades públicas nacionais, locais e regionais no contexto dos objetivos globais mínimos de contratação fixados a nível nacional. A avaliação do impacto territorial da proposta revelou que os efeitos são predominantemente positivos e que estão distribuídos equitativamente por toda a UE.

- **Escolha do instrumento**

Uma vez que a presente proposta altera uma diretiva existente, o instrumento mais adequado é uma diretiva que a altere. A maioria dos intervenientes que participou na consulta pública apoiou esta posição, tendo rejeitado a opção de revogação e a opção de transformar a diretiva num regulamento, apesar das lacunas da atual legislação. Observou-se que um regulamento não permitiria a flexibilidade necessária para abordar as diferenças regionais e locais.

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

- **Avaliação *ex post* da legislação existente**

A avaliação *ex post* concluiu que a diretiva não estimulou a contratação pública relativa a veículos não poluentes e energeticamente eficientes. A contratação pública tem tido pouco efeito sobre a aceitação pelo mercado de veículos não poluentes na UE e, por conseguinte, tem igualmente tido um impacto muito limitado sobre a redução das emissões de gases com efeito de estufa e de poluentes atmosféricos. Tão pouco teve um impacto visível na competitividade ou no crescimento do setor.

A avaliação sublinhou que o impacto limitado da diretiva se deve principalmente às seguintes razões:

- Gama limitada dos contratos abrangidos pela diretiva: devido ao número reduzido de disposições sobre o seu âmbito, a diretiva não abrange outras práticas que não a compra direta por entidades públicas. Por exemplo, não contempla o aluguer, a locação financeira ou a locação-venda de veículos. Além disso, não abrange os contratos de prestação de serviços de transporte além dos transporte público de passageiros.
- Ausência de disposições claras para a compra de veículos: a diretiva não define claramente os veículos não poluentes, nem inclui disposições claras para a sua compra.
- Disposição complicada sobre a utilização da metodologia de quantificação monetária: a avaliação revelou que as entidades públicas raramente utilizam este método devido à sua complexidade.
- Falta de harmonização das políticas dos Estados-Membros em matéria de contratação pública: no considerando 15, a Diretiva Veículos Não Poluentes observa que a «procura de veículos para serviços de transporte público pode ter um impacto significativo no mercado se forem aplicados critérios harmonizados a nível comunitário.» Tais critérios harmonizados não foram ainda estabelecidos.

A avaliação *ex post* concluiu que a diretiva devia permanecer em vigor. A contratação pública tem o potencial de contribuir para aumentar a aceitação dos veículos não poluentes pelo mercado e gerar economias de escala que conduzirão a custos de produção inferiores e a preços mais baixos. Por sua vez, tal deverá contribuir para estimular a procura privada de veículos não poluentes: maior visibilidade pode aumentar a confiança do consumidor. Uma revogação daria um sinal errado no contexto da política da UE em matéria de transição para transportes com emissões baixas. As autoridades e as entidades adjudicantes teriam mais dificuldade em justificar as aquisições – o direito contratação pública horizontal não define estes requisitos específicos. De momento, tão pouco existem medidas políticas alternativas disponíveis para estimular o mercado de veículos pesados menos poluentes.

A avaliação *ex post* recomendou uma série de alterações à diretiva, incluindo ampliar o seu âmbito e alterar as disposições relativas à compra de veículos a fim de incluir uma definição e requisitos relativos a medidas conexas. Também assinalou a necessidade de melhorar o nível e qualidade das informações e dos dados disponíveis para apoiar a futura avaliação da eficácia e eficiência da diretiva.

• **Consultas das partes interessadas**

Como parte da avaliação de impacto, as partes interessadas foram consultadas:

- numa consulta pública aberta de 19 de dezembro de 2016 a 24 de março de 2017, que confirmou a necessidade de revisão; tiveram apoio maioritário a ampliação do âmbito e a introdução de uma definição e de requisitos mínimos para a tomada de medidas;
- em entrevistas às partes interessadas realizadas entre dezembro de 2016 e março de 2017, que assinalaram particularmente a necessidade de flexibilidade na aplicação da diretiva;
- numa reunião pública com as partes interessadas sobre a consulta pública em 28 de abril de 2017, onde se discutiram as necessidades e os benefícios relativos das abordagens ao alargamento do âmbito da diretiva, ao estabelecimento de uma definição e aos requisitos em matéria de contratação pública correlatos;

- reuniões com os representantes dos Estados-Membros em 8 de fevereiro, 5 de abril e 28 de abril de 2017, sublinhando a importância da coerência das políticas e os benefícios de uma abordagem baseada nas emissões para a definição de veículos não poluentes.
- **Recolha e utilização de conhecimentos especializados**

A redação do relatório de avaliação de impacto teve início com a avaliação *ex post* da diretiva¹². A maioria da informação utilizada foi providenciada pelas partes interessadas nas atividades de consulta que lhes disseram respeito. Estas informações foram completadas por outras providenciadas à Comissão numa base *ad hoc*.

Outras fontes de informações incluíram o trabalho desenvolvido por um grupo de peritos no âmbito do Fórum de Transportes Sustentáveis da DG MOVE, Subgrupo sobre combustíveis alternativos nas cidades. Também foram utilizadas as informações geradas pela revisão dos critérios da Comissão relativos ao contrato público ecológico. A avaliação de impacto depende em grande medida de um estudo de acompanhamento executado pela empresa Ricardo AEA¹³. Em termos gerais, as fontes utilizadas para redigir o relatório de avaliação de impacto são numerosas, muito exaustivas e representativas dos vários grupos de partes interessadas.

A Comissão também organizou uma reunião com peritos de diferentes cidades e regiões sobre a avaliação do impacto territorial desta proposta legislativa em 11 de maio de 2017.

- **Avaliação de impacto**

A avaliação de impacto foi apresentada ao Comité de Controlo da Regulamentação da Comissão em 26 de julho de 2017. O Comité emitiu um parecer favorável com reservas em 13 de setembro de 2017; considerou que o relatório final deveria explicar circunstanciadamente o valor acrescentado da iniciativa em comparação com outras iniciativas que afetam as emissões dos transportes rodoviários, tendo também em conta uma maior aceitação dos veículos elétricos no mercado. Observou que o relatório precisava de explicar mais claramente o raciocínio subjacente à evolução na governação da diretiva relativamente ao princípio da neutralidade tecnológica, e de descrever melhor as opções consideradas. O parecer observava ainda que os benefícios líquidos a curto e longo prazo das opções consideradas deveriam ser mais claros e que a implementação da abordagem e as suas implicações a nível do REFIT deveriam ser explicadas de forma mais pormenorizada.

O relatório final de avaliação de impacto inclui uma descrição pormenorizada e a avaliação do valor acrescentado da iniciativa, bem como as suas ligações com outras iniciativas políticas nas secções 1.2, 3.3, 3.4 e 4.3. Os efeitos positivos nas decisões de compra a título privado foram qualitativamente descritos na secção 2.1. Na secção 5 foi incluída uma descrição pormenorizada das opções consideradas, baseada na descrição do processo de pré-análise de todas as medidas possíveis na secção 4. Inclui o raciocínio subjacente à rejeição da abordagem relativa à internalização dos custos externos, principalmente devido à sua utilização limitada na prática. Na secção 6 apresenta-se uma análise exaustiva dos impactos de todas as opções, bem como uma análise das várias soluções de compromisso, na medida do possível. A avaliação de impacto também inclui informações sobre a sensibilidade do cenário de base relativamente a outras iniciativas políticas. O resumo da avaliação de impacto e o

¹² Cf. <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-09-21-ex-post-evaluation-directive-2009-33-ec.pdf>

¹³ Documento de trabalho dos serviços, SWD (2017) 366 final.

parecer favorável do comité de controlo da regulamentação podem ser consultados no sítio Web da Comissão¹⁴.

Opções consideradas

Opção 1: Revogação da diretiva

Esta opção revoga a diretiva. Os objetivos específicos da diretiva seriam abordados através de diferentes instrumentos não legislativos, incluindo ações de sensibilização e a promoção da utilização dos critérios voluntários relativos aos contratos públicos ecológicos estabelecidos pela Comissão Europeia. Poderia proceder-se à revisão das diretrizes financeiras existentes na UE para a transição para veículos com emissões baixas ou nulas¹⁵. Seriam encorajadas as ações voluntárias por parte dos intervenientes no mercado.

Opção 2: Providenciar uma definição de veículos não poluentes e exigir que os Estados-Membros elaborem planos estratégicos nacionais ou utilizem a metodologia da quantificação monetária

Esta opção estratégica propõe uma série de alterações moderadas. Não altera o âmbito de aplicação da diretiva, mas requer que os Estados-Membros optem por uma de duas abordagens principais:

- que usem uma definição comum de veículos não poluentes com base nas emissões de gases de escape tal como definidas na diretiva alterada e, nessa mesma base, desenvolvam um quadro normativo nacional direcionado para um objetivo de longo prazo; ou
- que obriguem todas as entidades públicas a comprar veículos com base no seu custo interno e externo quantificado monetariamente, tornando obrigatória a metodologia de quantificação monetária ao abrigo da diretiva.

Opção 3: Providenciar uma definição de veículos não poluentes com base nos limiares mínimos de emissão e estabelecer objetivos mínimos em matéria de contratação pública para os veículos ligeiros, embora alargando o âmbito de aplicação

Esta opção estratégica revê exaustivamente a diretiva. Torna-a mais ambiciosa e altera a abordagem principal de governação. Em particular, esta opção:

- introduz uma definição comum de veículos não poluentes baseada num limiar de emissões («do depósito às rodas» - «tank-to-wheel») combinadas de CO² e de poluentes atmosféricos aplicável aos veículos ligeiros;
- adita um objetivo mínimo para as entidades públicas em matéria de contratação, definido a nível dos Estados-Membros para os veículos ligeiros, adotando os limiares estabelecidos ao abrigo da legislação da UE nesta matéria, para 2025 e 2030¹⁶;
- introduz medidas para alargar o âmbito de aplicação da diretiva; e

¹⁴ [Insert weblink when available].

¹⁵ Documento de trabalho dos serviços da Comissão SWD (2013) 27.

¹⁶ O horizonte 2025 dá tempo suficiente para a preparação e adaptação dos processos de contratação pública, permitindo simultaneamente que o mercado emita sinais a curto prazo. Uma abordagem faseada até 2030 também permite aumentar a ambição da diretiva de impulsionar a inovação na contratação a nível dos veículos.

- suprime o método de quantificação monetária.

Opção 4: Providenciar uma definição com base nos combustíveis alternativos e estabelecer objetivos mínimos correlatos em matéria de contratação pública para todos os veículos, embora alargando o âmbito de aplicação

Esta opção estratégica adota a mesma abordagem geral à revisão da diretiva do que a opção estratégica 3, mas com várias diferenças. De facto:

- introduz uma definição comum de veículos não poluentes baseada em combustíveis alternativos para veículos híbridos elétricos recarregáveis, veículos elétricos com pilha elétrica, veículos elétricos com pilha de combustível ou veículos movidos a gás natural/biometano ligeiros e pesados;
- adota um objetivo mínimo para as entidades públicas em matéria de contratação, definido a nível dos Estados-Membros para os veículos ligeiros e pesados, adotando a definição e os limiares estabelecidos ao abrigo da legislação da UE nesta matéria para 2025 e 2030;
- introduz medidas para alargar o âmbito de aplicação da diretiva; e
- suprime o método de quantificação monetária.

Opção 5: Adoção de um regulamento a fim de utilizar a metodologia de quantificação monetária como única abordagem para informação da contratação pública de veículos, embora alargando o âmbito de aplicação

Esta opção estratégica altera completamente o quadro de governação da contratação pública no domínio dos veículos não poluentes. Substitui a atual diretiva por um regulamento sobre a promoção de veículos não poluentes e prescreve que os veículos sejam adquiridos com base nos seus impactos energéticos e ambientais, que devem ser quantificados monetariamente de acordo com a metodologia de quantificação monetária revista. Alarga igualmente o âmbito da diretiva.

Opção 6: Providenciar uma definição de veículos não poluentes com base nos limiares mínimos de emissão e estabelecer objetivos mínimos em matéria de contratação pública para os veículos ligeiros, combinando-a com uma definição baseada em combustíveis alternativos e o estabelecimento de objetivos mínimos em matéria de contratação pública para os veículos pesados

Esta opção combina elementos das opções 3 e 4. Reconhece a vantagem de uma abordagem baseada nas emissões para a definição de veículos não poluentes. A abordagem da opção 3 é utilizada para os veículos ligeiros. Quanto aos veículos pesados, utiliza a abordagem da opção 4 e possibilita à Comissão adotar um ato delegado a fim de a transformar numa abordagem baseada num limiar de emissões, assim que tenham sido adotadas ao nível da UE normas de desempenho em matéria de emissões de CO² para os veículos pesados.

A opção 6 foi escolhida como opção preferida para a revisão da diretiva. Melhora a coerência com a utilização de normas de desempenho em matéria de emissões de CO² dos veículos ligeiros de passageiros e veículos comerciais ligeiros a nível da UE. Ambas as iniciativas dizem respeito ao mesmo tipo de veículo através de uma combinação de alavancas mercantis dissuasivas e incitativas. A opção 6 assegura a adaptabilidade da diretiva a uma abordagem baseada nas emissões que será aplicada futuramente no domínio dos veículos pesados. Além disso, garante um impacto imediato sobre a aceitação do mercado na área dos veículos pesados. Por último, traça claramente o caminho a seguir, transmitindo aos intervenientes no

mercado uma certeza quanto ao longo prazo, e proporcionando flexibilidade e margem de apreciação na implementação.

- **Adequação da regulamentação e simplificação**

A adequação da regulamentação e a simplificação da Diretiva Veículos Não Poluentes será alcançada se for adotada uma definição clara, se forem estabelecidos objetivos mínimos correlatos em matéria de contratação pública e se a complexa metodologia de quantificação monetária for abandonada. Caso se perseverasse na atual abordagem da diretiva, o equilíbrio entre uma melhor definição de veículos não poluentes (e respetivas disposições de compra) e a melhoria da metodologia de quantificação monetária prevaleceria e dificultaria o objetivo de dar sinais mais fortes ao mercado e criar procedimentos de contratação pública mais eficazes. A implementação da opção preferida é suscetível de conduzir a um aumento inicial do ónus administrativo, devido à necessidade de aplicar os objetivos e apresentar os relatórios correspondentes. No entanto, estas desvantagens são compensadas pelos benefícios socioeconómicos globais, mas igualmente pelos ganhos em simplificação a longo prazo obtidos com a abordagem proposta de esclarecer as disposições. A implementação nos Estados-Membros deixa em aberto a possibilidade de combinar de forma flexível as iniciativas locais e regionais de contratação de acordo com as capacidades e a maturidade do mercado. A utilização eficaz dos códigos e registos completos do Vocabulário Comum para os Contratos Públicos (CPV) que fazem parte do diário eletrónico de concursos apoiará e simplificará as atividades de apresentação de relatórios e de controlo. O relatório de avaliação de impacto revela que os benefícios da simplificação irão aumentar com o tempo à medida da aplicação da diretiva.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A proposta não tem incidência sobre o orçamento da UE.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e acompanhamento, avaliação e apresentação de relatórios**

A presente proposta aborda a atual ausência de obrigações de apresentação de relatórios. Os Estados-Membros terão de apresentar um relatório sobre a aplicação da diretiva de três em três anos, a começar por um relatório intercalar em 2023 e um relatório completo em 2026 sobre a aplicação do objetivo para 2025. Devem ser introduzidos códigos comuns para os veículos com emissões baixas ou nulas no Vocabulário Comum para os Contratos Públicos da UE, a fim de permitir uma fácil notificação no diário eletrónico de concursos. Além disso, a Comissão apoiará a aplicação da diretiva revista no âmbito do trabalho desenvolvido no quadro do Fórum de Transportes Sustentáveis da Comissão Europeia.

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

A proposta de Diretiva que altera a Diretiva Veículos Não Poluentes baseia-se na opção estratégica 6. A diretiva é alterada do seguinte modo:

- o âmbito da diretiva, tal como definido no artigo 3.º, é alargado a outras formas de contratos distintos da compra, nomeadamente o aluguer, a locação financeira ou a locação-venda de veículos, assim como aos contratos públicos de serviços relativos a serviços de transporte público rodoviário, serviços de transporte rodoviário de passageiros para fins especiais, transportes não regulares de passageiros e aluguer de

autocarros e autocarros de turismo com condutor, de acordo com os respetivos códigos do Vocabulário Comum para os Contratos Públicos, enumerados no anexo;

- as definições ao abrigo da diretiva são alteradas no artigo 4.º, n.º 4, através do aditamento de uma referência aos objetivos mínimos dos Estados-Membros em matéria de contratação pública, enumerados no anexo;
- as disposições para a compra de veículos não poluentes ao abrigo do artigo 5.º são revistas a fim de estabelecer objetivos mínimos, diferenciados por Estado-Membro e por categoria de veículos, em matéria de contratação pública relativos a veículos não poluentes, de acordo com limiares de emissões combinadas de CO² e de poluentes atmosféricos (veículos ligeiros) e com combustíveis alternativos (veículos pesados), tal como consta do anexo e tal como definido a partir das datas aí especificadas;
- é suprimido o atual artigo 6.º;
- é aditado um novo artigo 7.º sobre o exercício da delegação de poderes e o artigo 9.º sobre o exercício das competências de execução é adaptado;
- o artigo 10.º é adaptado a fim de introduzir obrigações de apresentação de relatórios por parte dos Estados-Membros e para as harmonizar com as obrigações de apresentação de relatórios que incumbem à Comissão, com apresentação de relatórios intercalares em 2023 e relatórios completos em 2026 sobre a implementação dos objetivos para 2025 e posteriormente de três em três anos.

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera a Diretiva 2009/33/CE relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

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 Europeu¹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

1. A União está empenhada em desenvolver um sistema energético sustentável, concorrencial, seguro e descarbonizado³. A União da Energia e o Quadro político para o clima e a energia de 2020 a 2030⁴ assumem ambiciosos compromissos no sentido de a União continuar a reduzir as emissões de gases com efeito de estufa em até 40 % até 2030 em comparação com 1990, aumentar a percentagem de energias renováveis consumidas em pelo menos 27 %, realizar poupanças energéticas de pelo menos 27 % e melhorar a segurança energética da União, assim como a sua competitividade e a sua sustentabilidade.
2. Na sua Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica⁵, a Comissão anunciava que, de maneira a cumprir os compromissos assumidos pela União na 21.ª Conferência das Partes na Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas (COP 21), que teve lugar em Paris, em 2015, a descarbonização do setor dos transportes deve ser acelerada e as emissões de gases com efeito de estufa e de poluentes atmosféricos provenientes desse setor também deveriam tender resolutamente para taxas nulas até meados do século. Além disso, as emissões de poluentes atmosféricos provenientes dos transportes que prejudicam a saúde humana têm de ser significativamente

¹ JO C , , p. .

² JO C , , p. .

³ Conclusões do Conselho Europeu de 24 de outubro de 2014.

⁴ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, «Um quadro político para o clima e a energia no período de 2020 a 2030», COM(2014)0015

⁵ COM(2016)501 final.

reduzidas sem demora, o que pode ser alcançado através de uma série de iniciativas políticas, incluindo a utilização da contratação pública respeitantes a veículos não poluentes.

3. Na sua comunicação intitulada «A Europa em Movimento: uma agenda para uma transição socialmente justa para uma mobilidade ecológica, competitiva e conectada para todos»⁶ a Comissão sublinha que o aumento da produção e da aceitação de veículos não poluentes, da infraestrutura para combustíveis alternativos e de novos serviços de mobilidade, tirando proveito da digitalização e da automatização na União oferecem diversos benefícios aos cidadãos, aos Estados-Membros e às indústrias europeias. Destes benefícios fazem parte as deslocações mais seguras e sem descontinuidades e a redução da exposição a emissões poluentes nocivas. Além disso, o discurso sobre o estado da União de 2017 afirmou que a UE tem por objetivo tornar-se líder mundial em matéria de descarbonização.
4. Tal como fora anunciado na Comunicação da Comissão «A Europa em movimento: uma agenda para uma transição socialmente justa para uma mobilidade ecológica, competitiva e conectada para todos»⁷, esta proposta faz parte de um segundo pacote de propostas que contribuirá para o empenho da União na mobilidade com baixas emissões. Este pacote, apresentado na Comunicação da Comissão «Realizar os objetivos em matéria de mobilidade hipocarbónica – Uma União Europeia que protege o planeta, capacita os consumidores e defende a indústria e os trabalhadores», inclui uma combinação de medidas orientadas para a oferta e a procura a fim de orientar a UE para a mobilidade com baixas emissões e simultaneamente reforçar a competitividade do ecossistema de mobilidade da UE.
5. A inovação das novas tecnologias contribui para reduzir as emissões de veículos, apoiando a descarbonização do setor dos transportes. Um aumento da aceitação pelo mercado de veículos com emissões baixas ou nulas é suscetível de reduzir as emissões de CO² e de determinados poluentes (partículas, óxidos de azoto e hidrocarbonetos não metânico) e de promover a competitividade e o crescimento da indústria europeia nos mercados cada vez mais mundializados desse tipo de veículos.
6. As autoridades públicas, através da sua política de contratação pública, podem estabelecer e apoiar os mercados vocacionados para bens e serviços inovadores. As Diretivas 2014/24/UE⁸ e 2014/25/UE⁹ estabelecem regras mínimas harmonizadas em matéria de contratação pública que harmonizam o modo como as autoridades públicas e determinados operadores de serviços de utilidade pública adquirem bens e serviços. Em particular, definem limiares globais para o volume dos contratos a sujeitar ao direito da União, limiares esses que também se aplicam à Diretiva Veículos Não Poluentes.
7. A Diretiva 2009/33/CE complementa a legislação horizontal da União em matéria de contratos públicos, acrescentando-lhe critérios de sustentabilidade, pelo que pretende estimular o mercado com vista a veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes. A Comissão realizou uma avaliação *ex post* da Diretiva Veículos Não Poluentes em 2015, onde concluiu que a diretiva não levou à aceitação pelo mercado de veículos não poluentes em toda a União, particularmente devido a

⁶ COM(2017) 283 final.

⁷ COM(2017)283 final.

⁸ JO L 94 de 28.3.2014, p. 65.

⁹ JO L 94 de 28.3.2014, p. 243.

lacunas nas suas disposições relativas ao âmbito e à compra de veículos. Observou-se que o impacto da redução do gás com efeito de estufa e das emissões de poluentes atmosféricos e que os efeitos da promoção da competitividade da indústria foram muito limitados.

8. A avaliação de impacto realizada sublinha os benefícios de mudar a abordagem geral da governação da contratação pública no domínio dos veículos não poluentes ao nível da União. Estabelecer objetivos mínimos em matéria de contratação pública pode alcançar eficazmente o objetivo de influenciar a aceitação pelo mercado de veículos não poluentes, em vez de depender da internalização dos custos externos no conjunto das decisões de contratação, sem deixar de ter em consideração os aspetos ambientais em todas essas decisões. Os benefícios a médio e a longo prazo para os cidadãos e as empresas europeias justificam plenamente esta abordagem na medida em que ela não preconiza uma tecnologia específica a utilizar pelos organismos, operadores e entidades adjudicantes.
9. Alargar o âmbito da diretiva através da inclusão de práticas como o aluguer, a locação financeira ou a locação-venda de veículos, assim como os contratos relativos a serviços de transporte público rodoviário, serviços de transporte rodoviário de passageiros para fins especiais, transportes não regulares de passageiros e aluguer de autocarros e autocarros de turismo com condutor, assim como os serviços postais e de correio rápido e os serviços relativos a resíduos assegura que se encontram abrangidas todas as práticas de contratação pública.
10. Os intervenientes-chave apoiam em grande medida uma definição de veículos não poluentes que tenha em conta os requisitos de redução dos gases com efeito de estufa e das emissões de poluentes atmosféricos provenientes dos veículos ligeiros e pesados. A fim de assegurar que existem incentivos adequados para apoiar a aceitação pelo mercado de veículos com emissões baixas ou nulas na União, as disposições relativas à contratação pública referentes a este tipo de veículos deveriam ser harmonizadas com as disposições do direito da União sobre o desempenho em matéria de emissões de CO² dos veículos ligeiros de passageiros e veículos comerciais ligeiros para o período pós-2020¹⁰. As medidas tomadas ao abrigo da diretiva alterada irão contribuir para a conformidade com as exigências destas normas. Uma abordagem mais ambiciosa em matéria de contratação pública pode constituir um importante estímulo adicional para o mercado.
11. Os veículos ligeiros e os veículos pesados são utilizados para diferentes fins e possuem diferentes níveis de maturidade mercantil, e seria benéfico se as disposições em matéria de contratação pública refletissem estas diferenças. A avaliação de impacto ilustrou o valor acrescentado da adoção de uma abordagem baseada em combustíveis alternativos até que sejam definidos requisitos tecnologicamente neutros para as emissões de CO² provenientes dos veículos pesados a nível da União, coisa que a Comissão tenciona propor no futuro. Além disso, a avaliação de impacto reconhecia ainda que os mercados para os autocarros urbanos com emissões baixas ou nulas se caracterizam por uma crescente maturidade mercantil, enquanto os mercados relativos aos pesados de mercadorias do mesmo género ainda se encontram numa fase anterior de desenvolvimento.
12. Estabelecer objetivos mínimos para a contratação pública relativa a veículos não poluentes até 2025 e até 2030 a nível dos Estados-Membros deverá contribuir para

¹⁰ COM(2017) 676 final.

transmitir certeza política aos mercados onde se justificam os investimentos na mobilidade com emissões baixas ou nulas. Os objetivos mínimos apoiam a criação de um mercado em toda a União. Proporcionam tempo suficiente para a adaptação dos processos de contratação pública e dão um sinal claro ao mercado. A avaliação de impacto observa que os Estados-Membros estabelecem cada vez mais objetivos, consoante a sua capacidade económica e a gravidade do problema. Diferentes Estados-Membros pedem diferentes objetivos, em conformidade com a respetiva capacidade económica (PIB *per capita*) e com a exposição de cada um à poluição (densidade populacional urbana). Os objetivos mínimos de contratação pública devem ser complementados pela obrigação, por parte dos organismos, dos operadores e das entidades adjudicantes, de considerar aspetos energéticos e ambientais importantes em todos os seus procedimentos de contratação. A avaliação do impacto territorial da presente diretiva alterada demonstrou que o impacto será distribuído uniformemente entre as regiões da União.

13. O impacto máximo pode ser alcançado se a contratação pública respeitante aos veículos não poluentes for orientada para áreas com um grau relativamente elevado de poluição atmosférica. As autoridades públicas dos Estados-Membros são incentivadas a incidir particularmente nessas áreas quando procedem à conclusão da implementação dos seus objetivos nacionais mínimos e a refletir as medidas correlatas nos seus relatórios ao abrigo da presente diretiva alterada.
14. O cálculo dos custos do ciclo de vida constitui uma importante ferramenta para as entidades adjudicantes e outros organismos afins, para abranger os custos energéticos e ambientais durante o ciclo de vida de um veículo, incluindo o custo das emissões de gás com efeito de estufa e de outras emissões poluentes com base numa metodologia adequada para determinar o seu valor monetário. Dado o escasso recurso à metodologia para o cálculo dos custos operacionais durante o tempo de vida no âmbito da Diretiva 2009/33/UE e face às informações prestadas pelos organismos e entidades adjudicantes sobre a utilização de metodologias próprias moduladas à medida de circunstâncias e necessidades específicas, não deverá haver qualquer metodologia de uso obrigatório, devendo os organismos, operadores e entidades adjudicantes poder escolher qualquer metodologia que desejem para o cálculo dos custos do ciclo de vida de maneira a apoiar os seus processos de contratação.
15. Os relatórios sobre a contratação pública ao abrigo da presente diretiva alterada deveriam fornecer uma clara panorâmica do mercado a fim de permitir um controlo eficaz da execução. Deveria ter início com um relatório intercalar em 2023 e continuar com um primeiro relatório completo sobre a execução dos objetivos mínimos em 2026 e, a partir daí, de três em três anos. A fim de minimizar o ónus administrativo que recai sobre os organismos públicos e de estabelecer uma panorâmica do mercado eficaz, deveriam ser previstas modalidades simples de apresentação de relatórios. A Comissão assegurará a apresentação de relatórios completos respeitantes aos veículos com emissões baixas ou nulas e outros veículos movidos a combustíveis alternativos dentro do contexto do Vocabulário Comum para os Contratos Públicos da União. Os códigos específicos constantes desse vocabulário ajudarão o registo e o controlo no âmbito do diário eletrónico de concursos.
16. Um maior apoio à aceitação pelo mercado de veículos não poluentes pode ser conseguido através da adoção de medidas de apoio público direcionado a nível nacional e da União, que incluem um melhor intercâmbio de conhecimentos e uma melhor harmonização da contratação a fim de permitir ações a uma escala suficientemente lata para comportar reduções de custos e impacto no mercado. A

possibilidade de apoio público a favor da promoção do desenvolvimento das infraestruturas necessárias à distribuição de combustíveis alternativos é reconhecida nas orientações em matéria de ajudas estatais para a proteção ambiental e a energia 2014-2020¹¹. Todavia, as regras do Tratado, nomeadamente os artigos 107.º e 108.º, continuam a aplicar-se no que respeita ao referido apoio público.

17. A fim de alcançar os objetivos da presente diretiva, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão para atualizar as disposições relativas às normas de emissão de CO² dos veículos pesados por um período de cinco anos a partir de [*inserir a data de entrada em vigor*]. Este período deve ser tacitamente prorrogado por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho se opuserem a essa prorrogação. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível dos peritos. Ao preparar e redigir atos delegados, a Comissão deve assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
18. Atendendo a que os objetivos da presente diretiva, a saber, estimular a procura de veículos não poluentes em apoio de uma transição para a mobilidade hipocarbónica, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros isoladamente, podendo, sim, em virtude de um quadro político comum e de longo prazo e por razões de escala, ser mais bem alcançados a nível da União, a União pode adotar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para atingir aqueles objetivos.
19. De acordo com a declaração política conjunta, de 28 de setembro de 2011, dos Estados-Membros e da Comissão sobre os documentos explicativos¹², os Estados Membros assumiram o compromisso de fazer acompanhar a notificação das suas medidas de transposição, nos casos em que tal se justifique, de um ou mais documentos que expliquem a relação entre os componentes de uma diretiva e as partes correspondentes dos instrumentos nacionais de transposição. Em relação à presente diretiva, o legislador considera que a transmissão desses documentos se justifica.
20. A Diretiva 2009/33/CE deve, por conseguinte, ser alterada em conformidade,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

A Diretiva 2009/33/CE é alterada do seguinte modo:

- (1) O título passa a ter a seguinte redação:

«Diretiva 2009/33/CE relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes em apoio da mobilidade com baixas emissões»

¹¹ JO C 200 de 28.6.2014, p. 1.

¹² JO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

2. O artigo 3.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 3.º

Âmbito

A presente diretiva aplica-se aos contratos de compra e venda, aluguer, locação financeira ou locação-venda de veículos de transporte rodoviário por parte de:

- a) Poderes públicos ou entidades adjudicantes, na medida em que estejam obrigadas a aplicar os procedimentos de contratação pública estabelecidos nas Diretivas 2014/24/UE e 2014/25/UE;
- b) Operadores que executam obrigações de serviço público no âmbito de contratos de serviço público, na aceção do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho;¹³
- c) A contratos públicos de serviços que abrangem serviços de transportes tal como definidos no quadro 1 do anexo que excedam um limiar a definir pelos Estados-Membros que não exceda os limiares fixados no artigo 4.º da Diretiva 2014/24/UE e no artigo 15.º da Diretiva 2014/25/UE».

3. O artigo 4.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 4.º

Definições

Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

1. «Poderes públicos», as entidades a que se referem o artigo 2.º, n.º 1, alínea a), da Diretiva 2014/24/UE e o artigo 3.º da Diretiva 2014/25/UE;
2. «Entidades adjudicantes», as entidades adjudicantes a que se refere o artigo 4.º da Diretiva 2014/25/UE;
3. «Veículo de transporte rodoviário», um veículo abrangido pelo Anexo II, parte A, pontos 1 e 2, da Diretiva 2007/46/CE¹⁴;
4. «Veículo não poluente»,
 - a) Um veículo da categoria M1 ou M2 com um máximo de emissões de gases de escape expressas em g/km de CO₂ e emissões de poluentes em condições reais de condução inferiores a uma percentagem dos limiares aplicáveis de emissões tal como referidos no quadro 2 do anexo, ou;
 - b) Um veículo da categoria N1 com um máximo de emissões de gases de escape expressas em g/km de CO₂ e emissões de poluentes em condições reais de condução inferiores a uma percentagem dos limiares aplicáveis de emissões tal como referidos no quadro 2 do anexo, ou;
 - c) Um veículo da categoria M3, N2 ou N3, tal como definido no quadro 3 do anexo.»

4. É inserido o seguinte artigo 4.º-A:

¹³ Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros (JO L 315 de 3.12.2007, p. 1).

¹⁴ JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

«Artigo 4.º-A

Delegação de poderes

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 8.º-A, a fim de atualizar o quadro 3 do anexo com os limiares de emissão de tubo de escape de CO₂ e de poluentes atmosféricos provenientes de veículos pesados quando as respetivas normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ estiverem em vigor a nível da União».

5. O artigo 5.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 5.º

Objetivos mínimos de adjudicação

1. Os Estados-Membros devem assegurar que a compra, o aluguer, a locação financeira ou a locação-venda de veículos de transporte rodoviário e que os contratos públicos de serviços relativos aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros e, bem assim, os contratos públicos de serviços referidos no artigo 3.º, cumprem os objetivos mínimos em matéria de contratação pública para os veículos ligeiros referidos no quadro 4 do anexo e, para os veículos pesados, referidos no quadro 5 do anexo.

2. As autoridades dos Estados-Membros podem aplicar objetivos mínimos superiores aos referidos no anexo da presente diretiva.

6. São suprimidos os artigos 6.º e 7.º;

7. É inserido um novo artigo 8.º-A:

«Artigo 8.º-A

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 4.º-A é conferido à Comissão por um período de cinco anos a contar de *[inserir data de entrada em vigor]*. A Comissão apresenta um relatório relativo à delegação de poderes o mais tardar nove meses antes do final do período de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem o mais tardar três meses antes do final de cada período.

3. A delegação de poderes referida no artigo 4.º-A pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou numa data posterior nele especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor.

5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

6. Os atos delegados adotados em aplicação do disposto no artigo 4.º-A só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de dois meses a contar da notificação do ato a estas duas instituições ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objeções. O referido prazo pode ser prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.»;

8. O artigo 9.º passa a ter a seguinte redação:

«1. A Comissão é assistida por um comité.

Este é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

2. Sempre que se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011. Na falta de parecer do comité, a Comissão não adota o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

3. Se for necessário obter o parecer do comité por procedimento escrito, este é encerrado sem resultados se, no prazo fixado para a formulação do parecer, o presidente assim o decidir ou a maioria simples dos seus membros assim o requerer.»

9. O artigo 10.º é alterado da seguinte forma:

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

«1. Na sequência dos relatórios apresentados pelos Estados-Membros, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho, de três em três anos, com início em 1 de janeiro de 2027, sobre a aplicação da presente diretiva e sobre as ações desenvolvidas por cada Estado-Membro para a sua execução eficaz.»

(b) São aditados os n.ºs 4 e 5, com a seguinte redação:

«4. Os Estados-Membros apresentam à Comissão um relatório sobre a execução da presente diretiva até 1 de janeiro de 2026 e, em seguida, de três em três anos. Os Estados-Membros apresentam à Comissão um relatório intercalar até 1 de janeiro de 2023. Esse relatório deve prestar informações sobre as medidas tomadas para dar execução à presente diretiva, incluindo sobre o número e as categorias de veículos adjudicadas pelas autoridades e entidades, acerca do diálogo encetado entre os diferentes patamares de governação, e informações sobre as atividades de relatório anteriormente referidas, assim como outras informações úteis. As informações devem seguir as categorias previstas no Regulamento n.º 2195/2002 relativo ao Vocabulário Comum para os Contratos Públicos (CPV)¹⁵, tal como consta no anexo.

5. A Comissão fica habilitada a adotar, através de atos de execução, diretrizes relativas ao conteúdo dos relatórios dos Estados-Membros referidos no n.º 4.»

10. O anexo é substituído pelo texto constante do anexo da presente diretiva.

Artigo 2.º

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva até XXXX [*inserir data correspondente a 24 meses após a data de entrada*

¹⁵ JO L 340 de 16.12.2002, p. 1.

em vigor]. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros estabelecem o modo como deve ser feita a referência.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio abrangido pela presente diretiva.

Artigo 3.º

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

Artigo 4.º

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Parlamento Europeu
O Presidente*

*Pelo Conselho
O Presidente*