COMISSÃO
EUROPEIA

Estrasburgo, 16.12.2025
COM(2025) 995 final

2025/0420 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera o Regulamento (UE) 2019/631 no respeitante às normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 dos veículos ligeiros novos e à rotulagem dos veículos e que revoga a Diretiva 1999/94/CE

{SEC(2025) 995 final} - {SWD(2025) 1057 final} - {SWD(2025) 1058 final} - {SWD(2025) 1059 final}

(Texto relevante para efeitos do EEE)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Razões e objetivos da proposta

A UE reconhece as alterações climáticas como uma ameaça existencial estreitamente ligada à segurança mundial, à paz e ao desenvolvimento sustentável. A luta contra as alterações climáticas constitui uma oportunidade para reforçar simultaneamente a competitividade e a independência da UE. A UE comprometeu-se a reduzir as suas emissões líquidas de gases com efeito de estufa (GEE) em todos os setores da economia em, pelo menos, 55 % até 2030, em comparação com os níveis de 1990, e a alcançar a neutralidade climática até 2050. A Comissão propôs igualmente uma alteração à Lei Europeia em matéria de Clima que consagra a meta de redução de 90 % até 2040[1]. Tanto o Conselho como o Parlamento Europeu definiram as suas posições sobre este dossiê, que se encontra atualmente em processo de codecisão.

As políticas de descarbonização são um poderoso motor de crescimento quando bem integradas nas políticas industrial, de concorrência, económica e comercial, conforme se explica na Bússola para a Competitividade[2] e no Pacto da Indústria Limpa[3].

Reduzir as emissões de CO_2 provenientes do transporte rodoviário é indispensável para alcançar a neutralidade climática. Em 2023, estas representaram cerca de 30 % das emissões líquidas globais de CO_2 da UE (e 24 % das emissões de GEE) e continuam acima do nível de 1990.

O regulamento que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos[4] é um elemento essencial do conjunto de medidas da UE destinadas a alcançar a descarbonização do transporte rodoviário. Orienta a transição gradual para veículos com nível nulo de emissões e proporciona segurança e previsibilidade a longo prazo aos investidores ao longo da cadeia de valor, permitindo igualmente tempo suficiente para uma transição justa.

O setor automóvel da UE representa 1 bilião de EUR do PIB e um terço do investimento privado em investigação e desenvolvimento na UE, proporcionando, direta e indiretamente, emprego na indústria transformadora a três milhões de europeus. O setor está atualmente a atravessar uma transformação global e estrutural, relacionada com a transição para energias limpas e a transição digital, e enfrenta sérios desafios no que diz respeito à competitividade.

Em janeiro de 2025, a Comissão estabeleceu um diálogo estratégico com o setor a fim de fazer face a esses desafios e conceber estratégias e soluções concretas para garantir que esta indústria fundamental tenha um futuro sólido na Europa. Esse diálogo contribuiu para o Plano

---

1 Comissão, Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (UE) 2021/1119 que cria o regime para alcançar a neutralidade climática [COM(2025) 524 final de 2.7.2025].

2 Comissão Europeia, Comunicação: Uma Bússola para a Competitividade da UE [COM(2025) 30 final de 29.1.2025].

3 Comissão Europeia, Comunicação: Pacto da Indústria Limpa: um roteiro comum para a descarbonização e a competitividade [COM(2025) 85 final de 26.2.2025].

4 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_2 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).

de Ação Industrial para o Setor Automóvel Europeu[5], que define medidas concretas para garantir a competitividade da indústria automóvel da UE à escala mundial e assegurar uma base de produção europeia sólida, mediante ações centradas em cinco eixos fundamentais: 1) inovação e digitalização, 2) mobilidade limpa, 3) competitividade e resiliência da cadeia de abastecimento, 4) competências e dimensão social, 5) condições de concorrência equitativas e ambiente empresarial.

Para atingir os seus objetivos, o plano de ação introduz cerca de 50 ações emblemáticas. Entre estas figuram a revisão do regulamento que estabelece normas em matéria de emissões de CO_2 dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros e a revisão da Diretiva Rotulagem dos Veículos[6], a fim de melhorar as informações ao consumidor e facilitar escolhas sustentáveis, em consonância com os objetivos climáticos e ambientais da UE.

O cumprimento dos objetivos de emissões de CO_2 estabelecidos no regulamento, que se vão tornando mais estritos ao longo do tempo, requer que se acelere a adoção de veículos com nível nulo de emissões, uma vez que as outras alavancas existentes para reduzir as referidas emissões têm apenas um impacto limitado e não são, por si só, suficientes para alcançar os objetivos atuais e futuros relativos ao CO_2. Embora seja essencial que os objetivos continuem a incentivar a transição para uma mobilidade com nível nulo de emissões e a criar segurança e previsibilidade para os investimentos, a falta de flexibilidade no ciclo de conformidade, juntamente com alterações significativas na situação económica e regulamentar mundial, pode criar um risco de incumprimento para os fabricantes de veículos.

É necessário reforçar a neutralidade tecnológica, dado o risco de o atual quadro legislativo limitar a inovação e o desenvolvimento contínuos de outras tecnologias que não os grupos motopropulsores com nível nulo de emissões, que podem ser úteis para casos de utilização específicos e/ou para uma fase de transição. Os obstáculos à implantação de veículos comerciais ligeiros com nível nulo de emissões, que conduzem à falta de procura a curto prazo, colocam os fabricantes de veículos comerciais ligeiros perante desafios específicos. A fim de reforçar a competitividade e a sustentabilidade do setor automóvel europeu, importa incentivar o desenvolvimento de pequenos automóveis elétricos fabricados na UE mediante a concessão de incentivos específicos.

É igualmente necessário assegurar que os consumidores recebam informações claras e harmonizadas sobre o desempenho ambiental dos automóveis novos de passageiros, bem como dos automóveis vendidos pelos retalhistas no mercado de segunda mão. Esta questão deve abranger a rotulagem de todos os tipos de automóveis, incluindo os veículos com nível nulo de emissões, o que facilitaria a tomada de decisões informadas sobre a compra e apoiaria a transição para uma mobilidade com nível nulo de emissões.

Neste contexto, a proposta visa proporcionar uma abordagem mais flexível e tecnologicamente neutra, tendo em conta a evolução tecnológica e do mercado, ao mesmo tempo que prossegue o objetivo da neutralidade climática e mantém a previsibilidade para os fabricantes e os investidores no âmbito de uma transição justa para uma mobilidade com nível nulo de emissões. A proposta prevê medidas para:

1) Introduzir mais flexibilidades para que os fabricantes cumpram os seus objetivos relativos ao CO_2;

---

5 Comissão Europeia, Comunicação: Plano de Ação Industrial para o Setor Automóvel Europeu [COM(2025) 95 final de 5.3.2025].

6 Diretiva 1999/94/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de dezembro de 1999, relativa às informações sobre a economia de combustível e as emissões de CO_2 disponíveis para o consumidor na comercialização de automóveis novos de passageiros (JO L 12 de 18.1.2000, p. 16).

2) Reforçar a neutralidade tecnológica das normas em matéria de emissões de CO_2;

3) Manter o contributo das normas em matéria de CO_2 para as metas climáticas estabelecidas na Lei Europeia em matéria de Clima;

4) Manter a segurança e a previsibilidade para os fabricantes e os investidores na cadeia de valor da mobilidade com nível nulo de emissões;

5) Melhor servir os potenciais compradores de veículos com nível nulo de emissões ao disponibilizar-lhes informações adequadas, contribuindo assim para o cumprimento das normas em matéria de CO_2 por parte dos fabricantes.

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

A proposta é coerente com os objetivos da Lei Europeia em matéria de Clima, conforme exigido pelo artigo 6.º, n.º 4, do referido regulamento, e está em consonância com outras políticas da UE relativas ao clima, energia e transportes, nomeadamente:

– o Regulamento (UE) 2023/1804, que garante uma infraestrutura adequada para combustíveis alternativos em toda a UE, com o apoio do Mecanismo para uma Infraestrutura para Combustíveis Alternativos (AFIF) para projetos relacionados com carregamento. O Plano de Ação da UE para as Redes e a futura legislação relativa à modernização das redes visam integrar a eletromobilidade de forma eficiente, enquanto o Plano de Ação para Energia a Preços Acessíveis procura reduzir os custos de carregamento. Uma proposta relativa à descarbonização das frotas empresariais aumentará a procura de veículos com nível nulo de emissões,

– o Regulamento Matérias-Primas Críticas, que promove uma cadeia de valor sustentável das baterias, com projetos estratégicos aprovados para assegurar o aprovisionamento de materiais. O Regulamento Indústria Neutra em Carbono reforça a sustentabilidade e a resiliência, bem como a capacidade de fabrico da UE de tecnologias neutras em carbono, como as baterias. O desenvolvimento da cadeia de abastecimento de baterias da UE beneficiará de apoio adicional do pacote Estímulo às Baterias. A futura legislação, como o ato legislativo sobre a aceleração industrial, terá por objetivo manter a produção europeia de componentes essenciais dos veículos elétricos vendidos na UE, condicionando o apoio público em benefício da indústria automóvel ao cumprimento de critérios de resiliência e sustentabilidade. Estes critérios são um instrumento poderoso para apoiar a indústria automóvel europeia. Espera-se igualmente que o ato legislativo sobre a aceleração industrial crie um rótulo sobre a intensidade carbónica dos produtos industriais, começando pelo aço, bem como parâmetros para a referência «fabricado na UE». Será pertinente ter em conta estes desenvolvimentos, conforme adequado, para assegurar a coerência das metodologias. O mesmo se aplica à referência «fabricado na UE» para os pequenos automóveis elétricos,

– o CELE 2, que reforça a transição para veículos com nível nulo de emissões através da tarifação do carbono,

– o Regulamento Partilha de Esforços (RPE), que continua a ser fundamental para a estratégia de redução das emissões da UE, com a meta para 2030 respeitante aos setores não abrangidos pelo CELE fixada numa redução de 40 % em comparação com 2005 e o ajustamento pelos Estados-Membros dos seus orçamentos e flexibilidades nacionais à medida que a União acompanha os progressos realizados na consecução dos respetivos objetivos climáticos.

- **Coerência com outras políticas da União**

A Europa definiu um quadro ambicioso para se tornar uma economia com impacto neutro no clima até 2050. O Pacto da Indústria Limpa visa fazer da UE um local atrativo e competitivo para a indústria transformadora, nomeadamente para as indústrias com utilização intensiva de energia, e promover as tecnologias limpas e novos modelos de negócio circulares, a fim de cumprir os objetivos acordados em matéria de descarbonização. A concretização desses objetivos reforçará igualmente a independência energética da UE em relação aos combustíveis fósseis importados.

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). Nos termos do artigo 191.º e do artigo 192.º, n.º 1, do TFUE, a União Europeia deve contribuir para a prossecução, nomeadamente, dos seguintes objetivos: a preservação, a proteção e a melhoria da qualidade do ambiente; a 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 para combater as emissões de CO_2 dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros, por meio do Regulamento (UE) 2019/631, em vigor desde 1 de janeiro de 2020, e para disponibilizar aos consumidores informações sobre a economia de combustível e as emissões de CO_2 dos automóveis novos de passageiros oferecidos para venda ou locação financeira, por meio da Diretiva 1999/94/CE.

- **Subsidiariedade**

As alterações climáticas são um problema transnacional, pelo que a ação coordenada da UE pode complementar e reforçar eficazmente a ação nacional, regional e local. A ação da UE é justificada pelo princípio da subsidiariedade, em conformidade com o artigo 191.º do Tratado de Lisboa.

Uma vez que as normas em matéria de emissões de CO_2 dos veículos e os requisitos de rotulagem dos automóveis são definidos a nível da UE, os objetivos desta iniciativa só podem ser alcançados a nível da União.

- **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.

- **Escolha do instrumento**

A proposta prevê uma alteração do Regulamento (UE) 2019/631, pelo que um regulamento é o único instrumento jurídico adequado.

No que diz respeito à rotulagem dos veículos, a proposta revoga e substitui a Diretiva 1999/94/CE. Tendo em conta as conclusões da avaliação, bem como as principais alterações necessárias das regras em vigor e o objetivo de melhorar o funcionamento do mercado interno, um regulamento constitui o instrumento jurídico adequado para substituir a diretiva, uma vez que prevê disposições claras, pormenorizadas e diretamente aplicáveis. Além disso, assegura que os requisitos legais são aplicados simultaneamente e de forma harmonizada em toda a União.

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**

Em geral, as partes interessadas concordam com a necessidade de manter o rumo dos esforços de descarbonização da UE e com o facto de que a eletrificação será fundamental para a transição e o futuro da competitividade da indústria automóvel da UE. No entanto, algumas são da opinião de que o atual quadro regulamentar da UE é demasiado rígido, o que cria o risco de suscitar problemas para os fabricantes de veículos durante a transição. Por conseguinte, importa mitigar esses riscos.

A avaliação da Diretiva Rotulagem dos Veículos concluiu que, embora tenha alcançado, pelo menos em certa medida, os seus objetivos iniciais de informar os consumidores sobre as emissões de CO_2 dos automóveis novos, vários fatores limitam as escolhas dos consumidores e o potencial impacto da mesma. A sua relevância diminuirá com o aumento da adoção de veículos com nível nulo de emissões, para os quais as informações disponibilizadas até à data são muito limitadas e inadequadas, e tendo em conta que os potenciais compradores de veículos recorrem cada vez mais a plataformas digitais para obter informações antes da compra.

- **Consultas das partes interessadas**

A Comissão identificou vários grupos importantes de partes interessadas a consultar, nomeadamente os Estados-Membros (autoridades nacionais e regionais), os fabricantes de veículos, os fornecedores de componentes e materiais, os fornecedores de combustíveis e de energia, os compradores de veículos (privados, empresas e empresas de gestão de frotas), as ONG no domínio do ambiente, dos transportes e dos consumidores e os parceiros sociais.

Para recolher as observações destes grupos, a Comissão lançou um convite à apreciação e uma consulta pública em linha, de 7 de julho a 10 de outubro de 2025. Realizou igualmente reuniões com associações industriais que representam os fabricantes de veículos e de componentes e os fornecedores de energia, organizou reuniões bilaterais com as autoridades dos Estados-Membros, os parceiros sociais e as ONG e convidou as partes interessadas a apresentarem posições escritas.

O convite à apreciação sobre a revisão do regulamento que estabelece normas em matéria de emissões de CO_2 dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros recebeu 963 respostas, ao passo que o convite à apreciação sobre a revisão da Diretiva Rotulagem dos Veículos[7] recebeu 39 respostas. A consulta pública em linha, realizada no sítio Web EU Survey[8], abrangeu tanto a revisão do regulamento relativo às normas em matéria de emissões de CO_2 para automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros como a revisão da Diretiva Rotulagem dos Veículos. A consulta recebeu 1115 respostas, das quais 859 (77 %) foram de cidadãos da UE, 120 (11 %) de empresas, 57 (5 %) de PME, 76 (7 %) de associações empresariais, 14 (1 %) de organizações não governamentais e as restantes de instituições académicas, organizações de consumidores e sindicatos.

Nas respostas à consulta pública, as partes interessadas manifestaram uma grande variedade de opiniões sobre os níveis dos objetivos relativos ao CO_2. A estabilidade das políticas foi

[7] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14750-Revision-of-the-EU-rules-on-car-labelling_pt

[8] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14765-Revision-of-the-CO2-emission-standards-for-cars-and-vans_pt

considerada essencial por alguns Estados-Membros, autoridades locais, ONG ambientais, académicos e pelo setor da eletricidade. Em contrapartida, a maioria dos outros respondentes da indústria, juntamente com as observações apresentadas pelos participantes numa campanha de cidadãos, considerou que os objetivos para 2035 não eram alcançáveis devido a uma adoção de veículos com nível nulo de emissões mais lenta do que o previsto. De um modo geral, os representantes da indústria defenderam que os combustíveis renováveis sustentáveis e os veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) deviam ter um papel a desempenhar no âmbito do regulamento relativo às normas em matéria de emissões de CO_2, a fim de aumentar a flexibilidade e reforçar a neutralidade tecnológica, enquanto as ONG e as autoridades públicas manifestaram, na sua maioria, a opinião contrária. As partes interessadas da indústria procuraram igualmente uma maior flexibilidade na utilização das coimas, propondo que sirvam como mecanismo de apoio e não como medida punitiva. Em geral, os cidadãos e as ONG defenderam a utilização das receitas para apoiar os trabalhadores, o desenvolvimento de infraestruturas de carregamento e medidas do lado da procura.

Uma clara maioria das partes interessadas apoiou a harmonização e a simplificação da rotulagem dos veículos, bem como o aditamento ao rótulo de informações específicas sobre os veículos com nível nulo de emissões, mas não de outras informações adicionais que não estejam facilmente disponíveis, como o custo total de propriedade. A maioria das partes interessadas considera importante alargar a rotulagem aos veículos comerciais ligeiros novos. As organizações de consumidores apelaram ao alargamento do âmbito de aplicação do rótulo aos automóveis usados.

- **Recolha e utilização de conhecimentos especializados**

A avaliação quantitativa dos impactos económicos, sociais e ambientais das opções estratégicas consideradas 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 GEE 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**

A Comissão realizou uma avaliação de impacto, que compreende uma análise pormenorizada, tendo avaliado a coerência da iniciativa com os objetivos da Lei Europeia em matéria de Clima, conforme exigido pelo artigo 6.º, n.º 4, do referido regulamento.

Estudaram-se várias opções estratégicas, agrupadas em três categorias principais: i) objetivos de emissões de CO_2 para automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros e várias flexibilidades que facilitam o cumprimento dos mesmos (combustíveis renováveis sustentáveis, OVC-HEV, conformidade plurianual e supercréditos para pequenos automóveis elétricos); ii) apoio financeiro através da utilização de coimas e iii) rotulagem dos veículos.

Foi identificada uma combinação preferida de opções respeitantes a objetivos e flexibilidades, que proporciona maior flexibilidade e neutralidade tecnológica, mantendo simultaneamente um sinal forte para os investimentos na mobilidade com nível nulo de emissões a longo prazo.

Quanto à rotulagem dos veículos, é dada preferência à opção que abranja a maior gama possível de veículos usados.

A opção preferida respeitante aos objetivos e às flexibilidades relativos ao CO_2 proporciona benefícios aos fabricantes no período de 2030-2034. Além disso, ao mesmo tempo que mantém os objetivos de redução de 100 % até 2035, reforça a neutralidade tecnológica ao reconhecer um papel para os OVC-HEV e para os combustíveis renováveis sustentáveis após essa data. Deste modo, estimular-se-á a continuação dos investimentos noutras tecnologias que não os grupos motopropulsores com nível nulo de emissões e o desenvolvimento dessas tecnologias, que podem ser úteis para casos de utilização específicos e/ou para uma fase de transição, possivelmente apoiando também a competitividade de alguns fabricantes europeus noutros mercados. Tal como demonstrado na avaliação, os impactos energéticos e climáticos da opção preferida são limitados, em especial devido às salvaguardas incorporadas. Tendo isto em conta, a iniciativa é coerente com o objetivo de neutralidade climática até 2050 e com a meta climática para 2030 da UE, bem como com os progressos realizados no que diz respeito à adaptação.

A opção preferida respeitante aos objetivos e às flexibilidades relativos ao CO_2 implica alguns custos totais adicionais do sistema (custos de capital, de combustível e outros custos operacionais), mas não evidencia alterações significativas em comparação com a base de referência.

A flexibilidade regulamentar proporcionada pela iniciativa deverá reforçar a competitividade a curto prazo. A opção preferida inclui elementos que visam, por um lado, alcançar o equilíbrio necessário entre a flexibilidade regulamentar e o reforço da neutralidade tecnológica e, por outro, assegurar a previsibilidade e a estabilidade do sinal a longo prazo em favor da transição para os veículos com nível nulo de emissões.

A opção preferida respeitante à rotulagem dos veículos proporcionará aos potenciais compradores de veículos com nível nulo de emissões informações mais adequadas e assegurará que a harmonização do modelo do rótulo a nível da UE conduzirá efetivamente a uma simplificação e abrangerá todos os veículos usados de forma equitativa. A harmonização elimina a necessidade de desenvolver um modelo de rótulo nacional, o que resulta em poupanças de custos para as autoridades nacionais.

- **Adequação da regulamentação e simplificação**

Em consonância com o compromisso da Comissão com os princípios «Legislar melhor», a proposta foi elaborada de forma inclusiva, com base na transparência 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. Tampouco aumenta a complexidade do quadro jurídico.

- **Direitos fundamentais**

A proposta respeita os direitos fundamentais e observa os princípios reconhecidos, designadamente, na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia. Contribui, em especial, para o objetivo de alcançar 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[9].

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A ficha financeira legislativa que estabelece as implicações em termos de recursos orçamentais, humanos e administrativos foi anexada à proposta que conduziu à adoção do Regulamento (UE) 2019/631 e à sua mais recente revisão pelo Regulamento (UE) 2023/851.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

Uma vez que a proposta não altera a substância da regulamentação, a avaliação de execução é a mesma que a da proposta que conduziu à adoção do Regulamento (UE) 2019/631, conforme alterado pelo Regulamento (UE) 2023/851.

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

O artigo 1.º contém as seguintes propostas de alteração:

– o artigo 1.º, ponto 1, altera o artigo 1.º do regulamento, a fim de rever em baixa o objetivo de redução das emissões de CO_2 para 2030 da frota de veículos comerciais ligeiros da União de 50 % para 40 %, em relação ao valor de referência de 2021, e o objetivo de redução das emissões de CO_2 para 2035 da frota de automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros da União de 100 % para 90 %. Acrescenta também a rotulagem dos veículos ao objeto do regulamento,

– o artigo 1.º, ponto 2, altera o artigo 2.º, n.º 1, alínea b), do regulamento, a fim de clarificar que todos os veículos com nível nulo de emissões da categoria N (incluindo N1 e N2), cuja massa sem a massa da bateria seja inferior a 2 840 kg, são efetivamente contabilizados para efeitos da avaliação do cumprimento dos objetivos de emissões de CO_2 estabelecidos no presente regulamento. Alarga igualmente o âmbito de aplicação de modo a incluir a rotulagem dos veículos,

– o artigo 1.º, ponto 3, altera o artigo 3.º do regulamento, a fim de clarificar a definição de «massa de ensaio» e introduzir definições pertinentes para as disposições relativas à rotulagem dos veículos,

– o artigo 1.º, ponto 4, altera o artigo 4.º do regulamento, a fim de introduzir a conformidade plurianual, o artigo 1.º, ponto 7, altera o artigo 6.º do regulamento e o artigo 1.º, ponto 9, altera o artigo 8.º do regulamento, a fim de introduzir alterações consequentes,

– o artigo 1.º, ponto 5, altera o artigo 5.º do regulamento, a fim de prever supercréditos para os pequenos veículos elétricos fabricados na UE,

– o artigo 1.º, ponto 6, introduz novas disposições sobre o papel de determinados combustíveis renováveis sustentáveis,

– o artigo 1.º, ponto 6, introduz novas disposições sobre o papel do aço hipocarbónico fabricado na UE,

[9] JO C 326 de 26.10.2012, p. 391.

– o artigo 1.º, pontos 10 e 14, prevê os novos artigos 15.º-A e 15.º-B e o novo anexo III-A do regulamento, que estabelecem as regras para a rotulagem dos veículos.

2025/0420 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera o Regulamento (UE) 2019/631 no respeitante às normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 dos veículos ligeiros novos e à rotulagem dos veículos e que revoga a Diretiva 1999/94/CE

(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[10],

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões[11],

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

(1) Com a adoção do Regulamento (UE) 2021/1119 (Lei Europeia em matéria de Clima), a União consagrou na legislação um objetivo vinculativo de neutralidade climática em toda a economia até 2050, o que significa reduzir a zero o balanço líquido das emissões, até essa data, e o objetivo de alcançar emissões negativas após essa data, estabeleceu uma meta climática intermédia vinculativa da União para 2030 e previu disposições para a determinação de uma meta climática intermédia a nível da União para 2040.

(2) A fim de alcançar o objetivo de neutralidade climática, é essencial, entre outros aspetos, assegurar e apoiar a competitividade e a resiliência da indústria europeia, garantir trajetórias de transição baseadas nas melhores tecnologias disponíveis, eficazes em termos de custos, seguras e suscetíveis de serem aplicadas em mais larga escala, dar maior ênfase a uma transição justa, assegurar uma concorrência leal com os parceiros internacionais e descarbonizar o sistema energético recorrendo a todas as soluções energéticas com emissões nulas ou baixas de carbono.

(3) Com o Pacto da Indústria Limpa e o Plano de Ação Industrial para o Setor Automóvel Europeu, a União criou as condições para uma transição bem-sucedida, centrando-se tanto na descarbonização como na renovação industrial, incluindo mecanismos de apoio à indústria europeia, requisitos de incorporação europeia para as células de baterias e os componentes de veículos elétricos vendidos na União, um melhor acesso

[10] JO C de , , p. .
[11] JO C de , , p. .

ao financiamento público e privado, condições de concorrência equitativas a nível mundial e condições favoráveis claras para a adoção e a aplicação em mais larga escala de tecnologias limpas, a fim de reforçar a competitividade industrial e a inovação na UE.

(4) O setor automóvel é um pilar fundamental da economia da União e encontra-se num ponto de viragem crítico, face a uma forte concorrência mundial e a profundas transformações estruturais ligadas à descarbonização e digitalização. A trajetória para uma mobilidade com nível nulo de emissões exige uma abordagem integrada que combine a redução das emissões de CO_2, a competitividade industrial, a justiça social e a liderança tecnológica. A fim de assegurar que esta transformação reforça a competitividade do ecossistema automóvel da União, respeitando simultaneamente as suas ambições ambientais e sociais, a Comissão adotou, em 5 de março de 2025, o Plano de Ação Industrial para o Setor Automóvel Europeu.

(5) Os veículos comerciais ligeiros são adquiridos e utilizados num contexto profissional. Em alguns casos de utilização específicos, podem existir obstáculos a curto prazo à implantação de veículos com nível nulo de emissões nesse segmento. Por conseguinte, afigura-se adequado ajustar o objetivo de emissões de CO_2 para 2030 desses veículos, de modo que os fabricantes possam continuar a investir, em especial na transição para veículos com nível nulo de emissões.

(6) A promoção do desenvolvimento e da produção de pequenos automóveis elétricos fabricados na UE assegurará o acesso dos consumidores a uma mobilidade limpa a preços comportáveis e reforçará a competitividade e a sustentabilidade do setor automóvel europeu. Assim, importa promover o desenvolvimento de pequenos automóveis elétricos fabricados na UE através da concessão de incentivos sob a forma de créditos de CO_2 aos fabricantes que colocam esses veículos no mercado da União.

(7) Embora seja essencial que os objetivos de emissões de CO_2 continuem a incentivar a transição para uma mobilidade com nível nulo de emissões e a criar segurança e previsibilidade para investimentos nesse sentido, a falta de flexibilidade regulamentar pode criar dificuldades aos fabricantes de veículos se limitar as suas opções de cumprimento. Deste modo, importa apoiar uma abordagem tecnologicamente neutra, prevendo flexibilidades regulamentares para as tecnologias cujo nível de emissões não seja nulo.

(8) A fim de proporcionar flexibilidades adicionais, no período de 2030 a 2032, os fabricantes deverão assegurar que as emissões médias específicas de CO_2 dos seus veículos não excedam um objetivo de emissões, calculado como a média dos objetivos de emissões específicas anuais durante esse período. O cumprimento dos objetivos deverá ser avaliado no final do período para cada fabricante. As taxas sobre as emissões excedentárias deverão ser calculadas em conformidade.

(9) O objetivo de redução das emissões para a frota a partir de 2035 é reduzido de 100 % para 90 %, desde que as emissões remanescentes sejam compensadas pela utilização de créditos de aço hipocarbónico ou de créditos de combustíveis renováveis sustentáveis.

(10) A utilização de créditos de aço hipocarbónico e de créditos de combustíveis renováveis sustentáveis deve ter um limite, a fim de preservar os investimentos na cadeia de valor de emissões nulas. Ao permitirem compensar as emissões até 10 % do objetivo para a frota da União de 2021 a partir de 2035, estes créditos, juntamente com

o objetivo de redução de 90 % das emissões, apoiam o objetivo global de alcançar a neutralidade climática.

(11) Em 2035 e, posteriormente, de cinco em cinco anos, a Comissão deve avaliar a eficácia do regulamento, a fim de manter o alinhamento com o objetivo vinculativo de neutralidade climática para 2050 estabelecido no Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho («Lei Europeia em matéria de Clima»).

(12) Importa permitir o reconhecimento das reduções de emissões resultantes dos combustíveis renováveis sustentáveis nas normas em matéria de CO_2, proporcionar mais flexibilidade aos fabricantes e apoiar os investimentos no desenvolvimento da cadeia de valor dos combustíveis renováveis sustentáveis, os quais continuarão a desempenhar um papel na descarbonização dos transportes. A fim de apoiar as tecnologias inovadoras, o atual quadro no âmbito da Diretiva (UE) 2018/2001 inclui metas vinculativas para os biocombustíveis avançados nos transportes. Ainda que a um ritmo lento, estão a ser realizados progressos na sua aplicação. Está prevista uma revisão da Diretiva (UE) 2018/2001 para o final de 2026, que avaliará os progressos realizados e a necessidade de atualizar o futuro quadro para a bioeconomia.

(13) A promoção do aço hipocarbónico é essencial para alcançar os objetivos climáticos da União, reforçando simultaneamente a respetiva competitividade industrial e autonomia estratégica. Uma vez que o setor automóvel é um dos principais utilizadores de aço, importa incentivar a utilização de aço hipocarbónico na produção de veículos, a fim de criar um mercado-piloto. Por conseguinte, após 2035, de modo a compensar as emissões de CO_2 dos seus veículos novos que ainda não tenham sido compensadas pela utilização de combustíveis renováveis sustentáveis, os fabricantes devem ter a possibilidade de utilizar créditos de aço hipocarbónico fabricado na UE.

(14) A fim de proporcionar maior segurança aos fabricantes de veículos comerciais ligeiros, deve prever-se um ajustamento técnico da fórmula que ajusta o objetivo de emissões específicas de um fabricante em função da massa de ensaio média da frota da UE.

(15) A avaliação da Diretiva Rotulagem dos Veículos concluiu que o rótulo não está harmonizado entre os Estados-Membros, que, com as normas vigentes, os potenciais compradores de veículos com nível nulo ou baixo de emissões, veículos comerciais ligeiros e veículos usados não estão devidamente informados e que os consumidores recorrem cada vez mais a ferramentas digitais, sendo que as regras em vigor se centram nos pontos de venda físicos, com um guia e um cartaz em papel. Por conseguinte, a Diretiva 1999/94/CE deve ser revista e atualizada.

(16) Deve ser disponibilizado um rótulo de veículo com informações pertinentes para os veículos com nível nulo de emissões, a fim de permitir que os potenciais compradores tomem decisões informadas sobre a compra. Além disso, esse rótulo deve ser disponibilizado não só para os automóveis novos de passageiros, como também para os veículos comerciais ligeiros e os veículos usados, a fim de assegurar que os potenciais compradores dos mesmos estejam também devidamente informados.

(17) O rótulo de cada veículo deve incluir as informações mais significativas do certificado de conformidade. Deve também permitir aos consumidores o acesso a informações adicionais. No futuro, à medida que os requisitos técnicos, a monitorização e comunicação de informações e os dados disponíveis evoluem, as informações adicionais poderão, por exemplo, esclarecer os clientes sobre o desempenho dos

veículos híbridos elétricos recarregáveis, em função do comportamento do utilizador em termos de percentagem de condução no modo elétrico.

(18) Uma vez que os compradores de veículos recorrem cada vez mais a ferramentas digitais e de modo a permitir que os consumidores comparem diferentes modelos de veículos, incluindo de diferentes fabricantes, as informações sobre todos os modelos para os quais são colocados veículos novos no mercado da União devem ser disponibilizadas numa base de dados sobre produtos.

(19) Os requisitos de rotulagem dos veículos devem aplicar-se aos fabricantes e distribuidores de veículos ou a quaisquer outras pessoas singulares ou coletivas que coloquem veículos no mercado no âmbito de uma atividade comercial, excluindo assim os particulares que vendam ocasionalmente um automóvel usado.

(20) Os requisitos de rotulagem dos veículos devem ser incorporados no Regulamento (UE) 2019/631, de modo a salvaguardar a aplicação coerente e harmonizada dos mesmos em toda a União.

(21) Com vista a estabelecer metodologias para determinar os critérios para que um automóvel seja considerado «fabricado na UE» e para que o aço seja considerado hipocarbónico, bem como para alterar o anexo relativo à rotulagem dos veículos, 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, a fim de ter em conta a evolução tecnológica e legislativa, bem como a evolução relativa às informações ao consumidor. 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.

(22) De modo a assegurar condições uniformes para a aplicação do presente regulamento, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão no que diz respeito ao estabelecimento de regras e procedimentos pormenorizados para a monitorização e comunicação pelos fabricantes de todos os dados necessários para o cálculo dos créditos de aço hipocarbónico e dos detalhes operacionais da base de dados sobre produtos para a rotulagem dos veículos. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho.

(23) Uma vez que os objetivos do presente regulamento de proporcionar aos fabricantes de veículos flexibilidades adicionais para assegurarem a conformidade, mantendo simultaneamente o nível de ambição dos objetivos de redução das emissões de CO_2, bem como de harmonizar e atualizar os requisitos relativos à rotulagem dos veículos, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem, devido à escala e aos efeitos da ação a realizar, ser mais bem alcançados a nível da União, esta última pode tomar 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, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objetivos.

(24) O Regulamento (UE) 2019/631 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º
Alterações do Regulamento (UE) 2019/631

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

1) O artigo 1.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 5, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Para as emissões médias da frota de veículos comerciais ligeiros novos, um objetivo de redução para a frota da União igual a 40 % do objetivo estabelecido para 2021, determinado nos termos do anexo I, parte B, ponto 6.1.2.»;

b) O n.º 5-A passa a ter a seguinte redação:

«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 90 % 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 90 % do objetivo estabelecido para 2021, determinado nos termos do anexo I, parte B, ponto 6.1.3.

c) É aditado o seguinte n.º 7:

«7. O presente regulamento estabelece as regras aplicáveis à rotulagem dos veículos, a fim de assegurar que sejam disponibilizadas aos potenciais compradores informações pertinentes relativas aos automóveis de passageiros e aos veículos comerciais ligeiros oferecidos para venda ou locação financeira na União.»;

2) O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 1, alínea b), o texto a seguir ao ponto e vírgula passa a ter a seguinte redação:

«os veículos com nível nulo de emissões da categoria N 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 diferença entre a massa de referência e a massa do sistema de armazenamento de energia não for superior a 2 840 kg.»;

b) É aditado o seguinte n.º 5:

«5. Os artigos 15.º-A e 15.º-B do presente regulamento são aplicáveis a todos os veículos das categorias M1 e N1, conforme definidas no artigo 4.º do Regulamento (UE) 2018/858, que sejam oferecidos para venda ou locação financeira na União e homologados em conformidade com o procedimento de ensaios de veículos ligeiros harmonizado a nível mundial estabelecido no Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão.»;

3) O artigo 3.º é alterado do seguinte modo:

a) A alínea l) passa a ter a seguinte redação:

«l) "Massa de ensaio" ou "TM" (*test mass*), a massa de ensaio de um automóvel de passageiros ou de um veículo comercial ligeiro indicada no certificado de conformidade e definida no ponto 3.2.25 do Regulamento n.º 154 da ONU»;

b) São aditadas as seguintes alíneas n) a r):

«n) "Veículo com nível nulo de emissões", um automóvel de passageiros ou um veículo comercial ligeiro com emissões, medidas no tubo de escape, de 0 g de CO_2/km, determinadas em conformidade com o procedimento de homologação aplicável da UE;

o) "Rótulo de veículo", um diagrama gráfico impresso ou em formato eletrónico que cumpre os requisitos estabelecidos no presente regulamento;

p) "Ponto de venda", um local onde os veículos são expostos ou oferecidos para venda ou locação financeira a potenciais clientes, incluindo feiras comerciais em que os veículos são apresentados ao público;

q) "Material promocional", qualquer forma de informação, impressa ou eletrónica e em linha ou fora de linha, utilizada para a venda ou a locação financeira de veículos ou na comercialização, publicidade ou promoção de veículos oferecidos para venda ou locação financeira ao público em geral ou a um potencial cliente;

r) "Modelo de veículo", um grupo de veículos pertencentes ao mesmo modelo, variante e versão, conforme especificado no anexo I, parte B, do Regulamento (UE) 2018/858.»;

4) O artigo 4.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 1, alínea c), é aditado o seguinte texto:

«Além disso, a partir de 2035, o fabricante assegura igualmente que as suas emissões médias específicas de CO_2 não ultrapassem a soma dos seus créditos de combustível, conforme referido no artigo 5.º-A, e dos seus créditos de aço hipocarbónico, conforme referido no artigo 5.º-B.»;

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

«1-A. Em derrogação do n.º 1, relativamente aos períodos que compreendem os anos civis de 2025 a 2027 e de 2030 a 2032, um fabricante, mesmo quando seja membro de um agrupamento, assegura que as suas emissões médias específicas de CO_2 durante esses períodos não ultrapassem o seu objetivo de emissões específicas para os mesmos.

Tais emissões médias específicas de CO_2 são calculadas como a média, ao longo do período aplicável, das emissões médias específicas anuais de CO_2 ponderada em função do número de veículos matriculados pela primeira vez pelo fabricante em cada ano civil.

O objetivo de emissões específicas é calculado como a média, ao longo do período aplicável, dos objetivos de emissões específicas anuais determinados em conformidade com o anexo I, parte A ou B, ponto 6.3, ou, caso o fabricante beneficie de uma derrogação ao abrigo do artigo 10.º, de acordo com essa derrogação, ponderada em função do número de veículos matriculados pela primeira vez pelo fabricante em cada ano civil.

Para cada ano civil em que um fabricante tenha sido incluído num agrupamento, as emissões médias específicas anuais de CO_2 e o objetivo de emissões específicas anuais a utilizar para esses cálculos são os valores para esse agrupamento.»;

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

«*Artigo 5.º*
Supercréditos para pequenos veículos com nível nulo de emissões

1. Até 2034, para efeitos do cálculo das emissões médias específicas de CO_2 de um fabricante, cada veículo com nível nulo de emissões novo da categoria M1 identificado como pequeno veículo elétrico em conformidade com o anexo I, parte A, ponto 2.4, do Regulamento (UE) 2018/858 e fabricado na UE é contabilizado como 1,3 veículos.

2. Para cada ano civil, cada Estado-Membro deve registar e transmitir à Comissão, no âmbito das suas obrigações em conformidade com o artigo 7.º, para cada veículo novo com nível nulo de emissões da categoria M1, se o mesmo é ou não identificado como pequeno veículo elétrico em conformidade com o anexo I, parte A, ponto 2.4, do Regulamento (UE) 2018/858 e se é fabricado na UE, bem como o valor dos parâmetros que determinam essa conformidade.

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 17.º, a fim de complementar o presente regulamento, estabelecendo uma metodologia para determinar os critérios para que um automóvel de passageiros seja considerado "fabricado na UE".

4. O n.º 1 não é aplicável aos fabricantes que tenham formado um agrupamento, a menos que todos os fabricantes membros do agrupamento sejam parte do mesmo grupo de fabricantes ligados.»;

6) São inseridos os seguintes artigos 5.º-A e 5.º-B:

«Artigo 5.º-A
Papel dos combustíveis renováveis sustentáveis

1. A partir de 2035, a Comissão deve calcular, para cada fabricante, créditos de combustível com base na redução das emissões de gases com efeito de estufa obtida com a utilização dos combustíveis a que se refere o n.º 2, determinada em conformidade com o anexo I, partes A e B, ponto 7, para compensar as emissões dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos matriculados no ano civil em causa. Estes créditos de combustível são calculados tendo em conta a quantidade desses combustíveis colocada no mercado da União para o transporte rodoviário e a intensidade de emissões de gases com efeito de estufa dos mesmos, calculada em conformidade com os artigos 29.º-A e 31.º da Diretiva (UE) 2018/2001 e comunicada na base de dados da União criada nos termos do artigo 31.º-A dessa mesma diretiva, a percentagem de combustível para o transporte rodoviário utilizado em automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros, a quilometragem média da vida útil dos veículos e o número de veículos matriculados.

2. Os combustíveis elegíveis são os combustíveis renováveis de origem não biológica, conforme definidos no artigo 2.º, ponto 36, da Diretiva (UE) 2018/2001 e que cumpram os critérios estabelecidos no artigo 29.º-A dessa mesma diretiva, os biocombustíveis, conforme definidos no artigo 2.º, ponto 33, da diretiva, e o biogás, conforme definido no artigo 2.º, ponto 28, da diretiva, ambos produzidos a partir das matérias-primas enumeradas no anexo IX da diretiva e que cumpram os critérios estabelecidos no artigo 29.º da mesma.

3. Os créditos de todos os combustíveis a que se refere o n.º 2 não podem reduzir as emissões médias específicas de CO_2 de um fabricante em mais de 3 % do objetivo para a frota da União$_{2021}$ estabelecido no anexo I, partes A e B, ponto 6.0.

Os créditos das quantidades de biocombustíveis e biogases produzidos a partir das matérias-primas enumeradas no anexo IX, parte B, da Diretiva (UE) 2018/2001 não podem

reduzir as emissões médias específicas de CO_2 de um fabricante em mais de 1 % do objetivo para a frota da União$_{2021}$ estabelecido no anexo I, partes A e B, ponto 6.0.

4. O n.º 1 não é aplicável aos fabricantes que tenham formado um agrupamento, a menos que todos os fabricantes membros do agrupamento sejam parte do mesmo grupo de fabricantes ligados.

Artigo 5.º-B
Papel do aço hipocarbónico

1. A partir de 2035, os fabricantes devem obter créditos para o aço hipocarbónico fabricado na UE ("créditos de aço hipocarbónico") de modo a compensar as emissões dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos matriculados no ano civil em causa.

2. O n.º 1 não é aplicável aos veículos cuja contribuição para as emissões médias seja abrangida pelo artigo 5.º-A.

3. Os créditos de aço hipocarbónico são calculados tendo em conta a quantidade e a intensidade das emissões de CO_2, calculada de acordo com a metodologia estabelecida em conformidade com o n.º 6, do aço hipocarbónico fabricado na UE utilizado nos automóveis novos de passageiros ou nos veículos comerciais ligeiros novos do fabricante matriculados na União no ano civil em causa, o número de veículos matriculados no ano civil em causa e a quilometragem da vida útil dos veículos, em conformidade com o anexo I, partes A e B, ponto 7.

4. Os créditos de aço hipocarbónico não podem reduzir as emissões médias específicas de CO_2 de um fabricante em mais de 7 % do objetivo para a frota da União$_{2021}$ estabelecido no anexo I, partes A e B, ponto 6.0.

5. A Comissão deve especificar, por meio de atos de execução, as regras e os procedimentos pormenorizados para a monitorização e comunicação, por parte dos fabricantes, de todos os dados necessários para o cálculo dos créditos de aço hipocarbónico. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 16.º, n.º 2.

6. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 17.º, a fim de complementar o presente regulamento, estabelecendo uma metodologia para determinar as características do aço hipocarbónico e a intensidade das emissões de CO_2 do aço e do aço de referência como base para o cálculo dos créditos de aço hipocarbónico.

7. O n.º 1 não é aplicável aos fabricantes que tenham formado um agrupamento, a menos que todos os fabricantes membros do agrupamento sejam parte do mesmo grupo de fabricantes ligados.»;

7) No artigo 6.º, n.º 2, a última frase passa a ter a seguinte redação:

«Em derrogação do primeiro parágrafo, até 31 de dezembro de 2027 pode ser celebrado um acordo para a formação de um agrupamento relativo aos anos civis de 2025 ou 2026 e até 31 de dezembro de 2032 pode ser celebrado um acordo para a formação de um agrupamento relativo aos anos civis de 2030 ou 2031.»;

8) O artigo 7.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 5, é inserida a seguinte frase após a primeira frase:

«Os fabricantes responsáveis pela matriculação na União de menos de 1 000 automóveis novos de passageiros ou de menos de 1 000 veículos comerciais ligeiros novos no ano civil anterior devem fornecer à Comissão informações completas sobre qualquer uma das suas empresas ligadas na aceção do artigo 3.º, n.º 2, a menos que tenham comunicado previamente essas informações e não tenham ocorrido alterações desde então.»;

b) É inserido o seguinte n.º 6-B:

«6-B. Cada fabricante deve designar um ponto de contacto para efeitos de qualquer correspondência referida no presente artigo.»;

9) O artigo 8.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 1, o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«Em derrogação do primeiro parágrafo, no que respeita aos anos civis de 2025 a 2027 e 2030 a 2032, a Comissão deve impor uma taxa sobre as emissões excedentárias a qualquer fabricante cujas emissões médias específicas de CO_2 ao longo desse período sejam superiores ao seu objetivo de emissões específicas para esse mesmo período.»;

b) É aditado o seguinte n.º 5:

«Em derrogação dos n.os 1 e 2, para cada ano civil a partir de 2035, a Comissão deve impor uma taxa sobre as emissões excedentárias ao fabricante ou ao gestor do agrupamento, consoante o caso, caso as emissões médias específicas de CO_2 do fabricante excedam o seu objetivo de emissões específicas ou as suas emissões médias específicas de CO_2 excedam a soma dos créditos de combustível referidos no artigo 5.º-A e dos créditos de aço hipocarbónico referidos no artigo 5.º-B.

A taxa sobre as emissões excedentárias é calculada com base na seguinte fórmula:

(emissões médias específicas de CO_2 – (créditos de combustível + créditos de aço hipocarbónico) × 95 EUR) × número de veículos matriculados pela primeira vez.

No cálculo acima referido, a soma dos créditos de combustível e dos créditos de aço hipocarbónico não pode exceder 10 % do objetivo para a frota da União$_{2021}$.»;

10) No artigo 15.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Em 2035 e, posteriormente, de cinco em cinco anos, a Comissão deve avaliar a eficácia do regulamento quanto à consecução da mobilidade com nível nulo de emissões. A Comissão deve avaliar igualmente o impacto, a viabilidade e a adequação da inclusão de requisitos de conteúdo local, nomeadamente com base na aplicação da legislação pertinente da UE. Tendo em conta a evolução do mercado e da tecnologia, a Comissão deve rever e alterar, se for caso disso, o presente regulamento, em especial no que diz respeito aos ajustamentos dos objetivos para a frota, com vista a manter o alinhamento com o objetivo vinculativo de neutralidade climática para 2050 estabelecido no Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho.»;

11) São inseridos os seguintes artigos 15.º-A e 15.º-B:

«Artigo 15.º-A

Obrigações dos fabricantes e dos distribuidores no que diz respeito à rotulagem dos veículos

1. Os distribuidores devem assegurar que um rótulo de veículo, conforme previsto no anexo III-A, parte 2, é afixado ou exibido, de forma claramente visível e legível na sua totalidade, perto de cada veículo oferecido para venda ou locação financeira nos seus pontos de venda.

O rótulo de veículo deve incluir os elementos de informação mencionados no anexo III-A, parte 2, correspondentes ao veículo a que se refere.

Além do rótulo de veículo, o distribuidor deve informar o potencial comprador de um veículo usado com nível nulo de emissões ou de um veículo híbrido elétrico com carregamento do exterior sobre o atual "estado da bateria de tração" do veículo, com base nas informações disponíveis no ecrã do veículo, em conformidade com o anexo VI do Regulamento (UE) 2025/1707.

2. Os fabricantes e os distribuidores, consoante o caso, devem assegurar que qualquer material promocional relacionado com a venda ou a locação financeira de veículos individuais mostra o rótulo de veículo estabelecido no anexo III-A, parte 2, para cada veículo, incluindo os oferecidos para venda ou locação financeira na Internet.

Caso o material promocional diga respeito a um ou mais modelos de veículos, deve incluir os valores de todos os veículos a que se refere ou o intervalo entre o valor mais baixo e o mais elevado de todos os veículos a que se refere, para todos os parâmetros técnicos mencionados no anexo III-A, parte 2.

Se o material promocional distribuído por meios eletrónicos permitir aos consumidores configurar um veículo específico, como os configuradores de automóveis na Internet, esse material deve demonstrar claramente aos consumidores de que forma diferentes equipamentos e extras opcionais específicos afetam os valores de todos os parâmetros técnicos mencionados no anexo III-A, parte 2.

3. No prazo de 12 meses a contar da entrada em vigor do presente regulamento, a Comissão deve criar uma base de dados sobre produtos acessível ao público e fornecer informações sobre a rotulagem dos veículos para os modelos de veículos colocados no mercado.

A Comissão fica habilitada a especificar, por meio de atos de execução, os detalhes operacionais da base de dados sobre produtos. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 16.º, n.º 2.

4. Os fabricantes devem introduzir na base de dados sobre produtos, sem demora injustificada, as informações enumeradas no anexo III-A, parte 3, para cada modelo de veículo para o qual sejam colocadas novas unidades no mercado.

Os fabricantes devem assegurar que as informações introduzidas na base de dados sobre produtos são corretas e exatas, devendo igualmente atualizá-las conforme necessário.

5. Os fabricantes e os distribuidores não podem disponibilizar nem exibir rótulos que imitem o rótulo de veículo previsto no presente regulamento, nem disponibilizar ou exibir rótulos, marcas, símbolos ou inscrições do veículo que não estejam em conformidade com o presente regulamento e que sejam suscetíveis de induzir em erro ou confundir os utilizadores finais no que diz respeito aos elementos de informação estabelecidos no anexo III-A.

6. Sempre que um prestador de serviços a que se refere o artigo 6.º do Regulamento (UE) 2022/2065 permita a venda de veículos através do seu sítio Internet, deve exibir o rótulo de veículo em conformidade com o n.º 2.

7. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 17.º, a fim de alterar os requisitos de dados e os parâmetros de dados estabelecidos no anexo III-A, partes 2 e 3, de modo a incluir na base de dados sobre produtos informações adicionais pertinentes para os consumidores e a especificar a metodologia para determinar o parâmetro "fabricado na UE".

Artigo 15.º-B
Obrigações dos Estados-Membros no que diz respeito à rotulagem dos veículos

1. Os Estados-Membros devem designar uma autoridade de fiscalização do mercado, em conformidade com o Regulamento (UE) 2019/1020, responsável por assegurar o cumprimento das medidas previstas no artigo 15.º-A. As autoridades de fiscalização do mercado podem recuperar os custos incorridos na inspeção de documentos em caso de incumprimento dos artigos pertinentes do presente regulamento.

2. Os Estados-Membros devem estabelecer as regras relativas às sanções e aos mecanismos de execução aplicáveis em caso de violação das disposições respeitantes à rotulagem dos veículos e tomar todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas. No prazo de 12 meses a contar da entrada em vigor do presente regulamento, os Estados-Membros devem notificar essas regras e medidas à Comissão, e informá-la, sem demora, sobre qualquer alteração posterior que as afete.»;

12) O artigo 17.º, n.º 6, passa a ter a seguinte redação:

«Os atos delegados adotados nos termos do artigo 5.º-A, n.º 5, do artigo 7.º, n.º 8, do artigo 7.º-A, n.º 2, do artigo 10.º, n.º 8, do artigo 11.º, n.º 1, quarto parágrafo, do artigo 13.º, n.º 4, do artigo 14.º, n.º 2, do artigo 15.º, n.ºs 8 e 9, e do artigo 15.º-A, n.º 7, só podem entrar em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desses atos ao Parlamento Europeu ou ao Conselho ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.»;

13) O anexo I é alterado em conformidade com o anexo I do presente regulamento;

14) O anexo III-A é inserido em conformidade com o anexo I do presente regulamento.

Artigo 2.º
Revogação

A Diretiva 1999/94/CE é revogada.

Artigo 3.º
Entrada em vigor

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

O artigo 1.º, n.º 5, é aplicável a partir de 1 de janeiro de *[Serviço das Publicações: inserir o ano seguinte à data de aplicação do pacote omnibus relativo ao setor automóvel]*.

O artigo 1.º, n.º 11, e o artigo 2.º são aplicáveis a partir de *[data correspondente a 12 meses após a entrada em vigor do presente regulamento]*.

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

Feito em Estrasburgo, em

Pelo Parlamento Europeu	*Pelo Conselho*
A Presidente	*O Presidente*

FICHA FINANCEIRA E DIGITAL DA PROPOSTA LEGISLATIVA

1. CONTEXTO DA PROPOSTA / INICIATIVA 3
1.1. Título da proposta / iniciativa 3
1.2. Domínios de intervenção em causa 3
1.3. Objetivos 3
1.3.1. Objetivos gerais 3
1.3.2. Objetivos específicos 3
1.3.3. Resultados e impacto esperados 3
1.3.4. Indicadores de desempenho 3
1.4. A proposta / iniciativa refere-se: 4
1.5. Justificação da proposta / iniciativa 4
1.5.1. Necessidades a satisfazer a curto ou longo prazo, incluindo um calendário pormenorizado para a execução da iniciativa 4
1.5.2. Valor acrescentado da intervenção da UE (que pode resultar de diferentes fatores, por exemplo, ganhos decorrentes da coordenação, segurança jurídica, maior eficácia ou complementaridades). Para efeitos do presente ponto, entende-se por «valor acrescentado da intervenção da UE» o valor resultante da intervenção da UE que se acrescenta ao valor que teria sido criado pela ação isolada dos Estados-Membros. 4
1.5.3. Ensinamentos retirados de experiências semelhantes 4
1.5.4. Compatibilidade com o quadro financeiro plurianual e possíveis sinergias com outros instrumentos adequados 5
1.5.5. Avaliação das diferentes opções de financiamento disponíveis, incluindo possibilidades de reafetação 5
1.6. Duração da proposta / iniciativa e do respetivo impacto financeiro 6
1.7. Métodos de execução orçamental previstos 6
2. MEDIDAS DE GESTÃO 8
2.1. Regras relativas ao acompanhamento e à comunicação de informações 8
2.2. Sistemas de gestão e de controlo 8
2.2.1. Justificação dos métodos de execução orçamental, dos mecanismos de execução do financiamento, das modalidades de pagamento e da estratégia de controlo propostos 8
2.2.2. Informações sobre os riscos identificados e os sistemas de controlo interno criados para os mitigar 8
2.2.3. Estimativa e justificação da relação custo-eficácia dos controlos (rácio entre os custos de controlo e o valor dos respetivos fundos geridos) e avaliação dos níveis previstos de risco de erro (no pagamento e no encerramento) 8
2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades 9
3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA / INICIATIVA 10
3.1. Rubricas do quadro financeiro plurianual e rubricas orçamentais de despesas envolvidas 10

3.2. Impacto financeiro estimado da proposta nas dotações 12
3.2.1. Síntese do impacto estimado nas dotações operacionais 12
3.2.1.1. Dotações provenientes do orçamento votado 12
3.2.1.2. Dotações provenientes de receitas afetadas externas 17
3.2.2. Estimativa das realizações com financiamento proveniente de dotações operacionais 22
3.2.3. Síntese do impacto estimado nas dotações administrativas 24
3.2.3.1. Dotações provenientes do orçamento votado 24
3.2.3.2. Dotações provenientes de receitas afetadas externas 24
3.2.3.3. Total das dotações 24
3.2.4. Necessidades estimadas de recursos humanos 25
3.2.4.1. Financiamento proveniente do orçamento votado 25
3.2.4.2. Financiamento proveniente de receitas afetadas externas 26
3.2.4.3. Necessidades totais de recursos humanos 26
3.2.5. Resumo do impacto estimado nos investimentos relacionados com tecnologias digitais 28
3.2.6. Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual 28
3.2.7. Participação de terceiros no financiamento 28
3.3. Impacto estimado nas receitas 29
4. DIMENSÕES DIGITAIS 29
4.1. Requisitos de relevância digital 30
4.2. Dados 30
4.3. Soluções digitais 31
4.4. Avaliação da interoperabilidade 31
4.5. Medidas de apoio à execução digital 32

1. CONTEXTO DA PROPOSTA / INICIATIVA

1.1. Título da proposta / iniciativa

Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (UE) 2019/631 e revoga a Diretiva 1999/94/CE

1.2. Domínios de intervenção em causa

Política climática

1.3. Objetivos

1.3.1. Objetivos gerais

A proposta visa proporcionar:

1) Flexibilidades adicionais para os fabricantes, a fim de apoiar a transição para uma mobilidade com nível nulo de emissões;

2) Regras harmonizadas e atualizadas para a rotulagem relativa às emissões de CO_2.

1.3.2. Objetivos específicos

Os objetivos específicos da proposta são:

1) Proporcionar uma maior flexibilidade para que os fabricantes cumpram os seus objetivos relativos ao CO_2;

2) Reforçar a neutralidade tecnológica das normas em matéria de emissões de CO_2;

3) Manter o contributo das normas em matéria de CO_2 para as metas climáticas estabelecidas na Lei Europeia em matéria de Clima;

4) Manter a segurança e a previsibilidade para os fabricantes e os investidores na cadeia de valor da mobilidade com nível nulo de emissões;

5) Introduzir informações harmonizadas para os consumidores, nomeadamente para os veículos com nível nulo de emissões.

1.3.3. Resultados e impacto esperados

Especificar os efeitos que a proposta / iniciativa poderá ter nos beneficiários / grupos visados.

A opção combinada preferida respeitante aos objetivos e às flexibilidades relativos ao CO_2 proporciona benefícios aos fabricantes no período de 2030-2034. Além disso, ao mesmo tempo que mantém os objetivos de redução de 100 % até 2035, reforça a neutralidade tecnológica ao reconhecer um papel para os OVC-HEV, os combustíveis renováveis sustentáveis e o aço hipocarbónico após essa data. Deste modo, estimular-se-á a continuação dos investimentos noutras tecnologias que não os grupos motopropulsores com nível nulo de emissões e o desenvolvimento dessas tecnologias, que podem ser úteis para casos de utilização específicos e/ou para uma fase de transição, possivelmente apoiando também a competitividade de alguns fabricantes europeus noutros mercados. Tal como demonstrado na avaliação, as implicações energéticas e climáticas da opção preferida são limitadas, em especial devido às salvaguardas incorporadas. Tendo isto em conta, a iniciativa é coerente com o objetivo de neutralidade climática até 2050 e com a meta climática para 2030 da UE, bem como com os progressos realizados no que diz respeito à adaptação.

1.3.4. Indicadores de desempenho

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

Foram identificados os seguintes indicadores: (avaliação de impacto)

- as emissões médias de CO_2 da frota de automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros novos da UE serão monitorizadas anualmente por veículo, fabricante e Estado-Membro,
- as emissões de GEE dos automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros serão monitorizadas por intermédio dos inventários anuais de GEE dos Estados-Membros,
- 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 vigilância anuais apresentados pelos Estados-Membros,
- o nível de emprego será monitorizado com base nos dados estatísticos do Eurostat publicamente disponíveis sobre a situação de emprego do setor na UE.

1.4. A proposta / iniciativa refere-se:

☐ a uma nova ação

☐ a uma nova ação na sequência de um projeto-piloto / ação preparatória[12]

☒ à prorrogação de uma ação existente

☐ à fusão ou reorientação de uma ou mais ações para outra / para uma nova ação

1.5. Justificação da proposta / iniciativa

1.5.1. Necessidades a satisfazer a curto ou longo prazo, incluindo um calendário pormenorizado para a execução da iniciativa

A proposta de alteração visa proporcionar aos fabricantes modalidades adicionais respeitantes ao cumprimento dos objetivos de redução das emissões de CO_2, mantendo ao mesmo tempo a ambição global no que se refere aos objetivos de redução dessas emissões consagrados no direito da UE.

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

As alterações climáticas são um problema transnacional que não pode ser resolvido unicamente por meio de medidas nacionais ou locais. A coordenação da ação climática deve ser efetuada ao nível europeu, sendo a ação da UE justificada pelo princípio da subsidiariedade. Dada a necessidade de alterar o Regulamento (UE) 2019/631, proporcionando modalidades adicionais respeitantes ao cumprimento dos objetivos de redução das emissões de CO_2, os objetivos da presente iniciativa não podem ser alcançados apenas pelos próprios Estados-Membros.

[12] Tal como referido no artigo 58.º, n.º 2, alíneas a) ou b), do Regulamento Financeiro.

1.5.3. Ensinamentos retirados de experiências semelhantes

A proposta baseia-se em legislação já existente que garantiu reduções contínuas das emissões de CO_2 da frota de automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros novos da UE durante a última década.

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

Não são necessários recursos adicionais.

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

Não são necessários recursos adicionais.

1.6. Duração da proposta / iniciativa e do respetivo impacto financeiro

☐ **duração limitada**

– ☐ em vigor entre [_DD/MM_]AAAA e [_DD/MM_]AAAA

– ☐ impacto financeiro entre AAAA e AAAA para as dotações de autorização e entre AAAA e AAAA para as dotações de pagamento

☒ **Duração ilimitada**

– execução com um período de arranque entre AAAA e AAAA,

– seguido de um período de aplicação a ritmo de cruzeiro

1.7. Métodos de execução orçamental previstos

☒ **Gestão direta** pela Comissão:

– ☒ pelos seus serviços, incluindo o pessoal nas delegações da União

– ☐ pelas agências de execução

☐ **Gestão partilhada** com os Estados-Membros

☐ **Gestão indireta** por delegação de tarefas de execução orçamental:

– ☐ em países terceiros ou nos organismos por estes designados

– ☐ em organizações internacionais e respetivas agências (a especificar)

– ☐ no Banco Europeu de Investimento e Fundo Europeu de Investimento

– ☐ em organismos referidos nos artigos 70.º e 71.º do Regulamento Financeiro

– ☐ em organismos de direito público

– ☐ em organismos regidos pelo direito privado com uma missão de serviço público desde que prestem garantias financeiras adequadas

– ☐ em organismos regidos pelo direito privado de um Estado-Membro com a responsabilidade pela execução de uma parceria público-privada e que prestem garantias financeiras adequadas

– ☐ em organismos ou pessoas encarregados da execução de ações específicas no quadro da política externa e de segurança comum por força do título V do Tratado da União Europeia, identificados no ato de base pertinente

– ☐ em organismos estabelecidos num Estado-Membro, regidos pelo direito privado de um Estado-Membro ou pelo direito da União e elegíveis para serem incumbidos, de acordo com regras setoriais, da execução de fundos da União ou de garantias orçamentais, na medida em que esses organismos sejam controlados por organismos de direito público ou por organismos regidos pelo direito privado investidos de uma missão de serviço público, e beneficiem de garantias financeiras adequadas, sob a forma de responsabilidade solidária pelos organismos de controlo, ou de garantias financeiras equivalentes, que podem ser limitadas, para cada ação, ao montante máximo do apoio da União

Observações:

2. MEDIDAS DE GESTÃO

2.1. Regras relativas ao acompanhamento e à comunicação de informações

Não foram introduzidas disposições respeitantes ao acompanhamento e comunicação de informações, uma vez que o sistema atual também permite monitorizar a aplicação das modalidades adicionais propostas.

2.2. Sistemas de gestão e de controlo

2.2.1. Justificação dos métodos de execução orçamental, dos mecanismos de execução do financiamento, das modalidades de pagamento e da estratégia de controlo propostos

A proposta não executa um programa financeiro. Não são aplicáveis modalidades de gestão, mecanismos de execução do financiamento, modalidades de pagamento ou estratégias de controlo em função das taxas de erro.

2.2.2. Informações sobre os riscos identificados e os sistemas de controlo interno criados para os mitigar

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 condições de concorrência equitativas entre os diversos fabricantes.

2.2.3. Estimativa e justificação da relação custo-eficácia dos controlos (rácio entre os custos de controlo e o 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

Além da aplicação do Regulamento Financeiro para prevenir fraudes e irregularidades, as modalidades para efeitos de cumprimento dos requisitos de redução das emissões de CO_2 previstas na presente proposta serão acompanhadas da monitorização e comunicação dos diferentes conjuntos de dados, conforme previsto no Regulamento (UE) 2019/631.

3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA / INICIATIVA

3.1. Rubricas do quadro financeiro plurianual e rubricas orçamentais de despesas envolvidas

- Atuais rubricas orçamentais

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

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Natureza das despesas	Participação			
	Número	DD / DND[13]	de países da EFTA[14]	de países candidatos e candidatos potenciais[15]	de outros países terceiros	outras receitas afetadas
	[XX.YY.YY.YY]	DD / DND	SIM / NÃO	SIM / NÃO	SIM / NÃO	SIM / NÃO
	[XX.YY.YY.YY]	DD / DND	SIM / NÃO	SIM / NÃO	SIM / NÃO	SIM / NÃO
	[XX.YY.YY.YY]	DD / DND	SIM / NÃO	SIM / NÃO	SIM / NÃO	SIM / NÃO

- Novas rubricas orçamentais, cuja criação é solicitada

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

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Natureza das despesas	Participação			
	Número	DD / DND	de países da EFTA	de países candidatos e candidatos potenciais	de outros países terceiros	outras receitas afetadas
	[XX.YY.YY.YY]	DD / DND	SIM / NÃO	SIM / NÃO	SIM / NÃO	SIM / NÃO
	[XX.YY.YY.YY]	DD / DND	SIM / NÃO	SIM / NÃO	SIM / NÃO	SIM / NÃO
	[XX.YY.YY.YY]	DD / DND	SIM / NÃO	SIM / NÃO	SIM / NÃO	SIM / NÃO

[13] DD = dotações diferenciadas / DND = dotações não diferenciadas.

[14] EFTA: Associação Europeia de Comércio Livre.

[15] Países candidatos e, se aplicável, 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, como se explica seguidamente

3.2.1.1. Dotações provenientes do orçamento votado

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Número	

DG: <…….>			Ano **2024**	Ano **2025**	Ano **2026**	Ano **2027**	**TOTAL QFP 2021-2027**
Dotações operacionais							
Rubrica orçamental	Autorizações	(1a)					**0,000**
	Pagamentos	(2a)					**0,000**
Rubrica orçamental	Autorizações	(1b)					**0,000**
	Pagamentos	(2b)					**0,000**
Dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos							
Rubrica orçamental		(3)					**0,000**
TOTAL das dotações para a DG <…….>	Autorizações	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Pagamentos	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

DG: <…….>			Ano **2024**	Ano **2025**	Ano **2026**	Ano **2027**	**TOTAL QFP 2021-2027**
Dotações operacionais							
Rubrica orçamental	Autorizações	(1a)					**0,000**
	Pagamentos	(2a)					**0,000**
Rubrica orçamental	Autorizações	(1b)					**0,000**

	Pagamentos	(2b)					**0,000**
Dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos							
Rubrica orçamental		(3)					**0,000**
TOTAL das dotações para a DG <…….>	Autorizações	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Pagamentos	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Ano **2024**	Ano **2025**	Ano **2026**	Ano **2027**	**TOTAL QFP 2021-2027**
TOTAL das dotações operacionais	Autorizações	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Pagamentos	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAL das dotações da RUBRICA <….> do quadro financeiro plurianual	Autorizações	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Pagamentos	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Número	

DG: <…….>			Ano **2024**	Ano **2025**	Ano **2026**	Ano **2027**	**TOTAL QFP 2021-2027**
Dotações operacionais							
Rubrica orçamental	Autorizações	(1a)					**0,000**
	Pagamentos	(2a)					**0,000**
Rubrica orçamental	Autorizações	(1b)					**0,000**

	Pagamentos	(2b)					**0,000**
Dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos							
Rubrica orçamental		(3)					**0,000**
TOTAL das dotações para a DG <…….>	Autorizações	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Pagamentos	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

DG: <…….>			Ano **2024**	Ano **2025**	Ano **2026**	Ano **2027**	**TOTAL QFP 2021-2027**
Dotações operacionais							
Rubrica orçamental	Autorizações	(1a)					**0,000**
	Pagamentos	(2a)					**0,000**
Rubrica orçamental	Autorizações	(1b)					**0,000**
	Pagamentos	(2b)					**0,000**
Dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos							
Rubrica orçamental		(3)					**0,000**
TOTAL das dotações para a DG <…….>	Autorizações	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Pagamentos	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Ano **2024**	Ano **2025**	Ano **2026**	Ano **2027**	**TOTAL QFP 2021-2027**
TOTAL das dotações operacionais	Autorizações	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Pagamentos	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

TOTAL das dotações da RUBRICA <….> do quadro financeiro plurianual	Autorizações	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Pagamentos	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Ano **2024**	Ano **2025**	Ano **2026**	Ano **2027**	**TOTAL QFP 2021-2027**
• TOTAL das dotações operacionais (todas as rubricas operacionais)	Autorizações	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Pagamentos	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos (todas as rubricas operacionais)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAL das dotações das rubricas 1 a 6 do quadro financeiro plurianual (montante de referência)	Autorizações	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Pagamentos	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Rubrica do quadro financeiro plurianual	**7**	«Despesas administrativas»

DG: <…….>		Ano **2024**	Ano **2025**	Ano **2026**	Ano **2027**	**TOTAL QFP 2021-2027**
• Recursos humanos		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Outras despesas administrativas		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAL DG <…….>	Dotações	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

DG: <…….>	Ano **2024**	Ano **2025**	Ano **2026**	Ano **2027**	**TOTAL QFP 2021-2027**
• Recursos humanos	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Outras despesas administrativas	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

TOTAL DG <…….>	Dotações	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

TOTAL das dotações da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual	(Total das autorizações = total dos pagamentos)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		Ano **2024**	Ano **2025**	Ano **2026**	Ano **2027**	**TOTAL QFP 2021-2027**
TOTAL das dotações das RUBRICAS 1 a 7	Autorizações	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
do quadro financeiro plurianual	Pagamentos	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.1.2. Dotações provenientes de receitas afetadas externas

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Número	

DG: <…….>			Ano **2024**	Ano **2025**	Ano **2026**	Ano **2027**	**TOTAL QFP 2021-2027**
Dotações operacionais							
Rubrica orçamental	Autorizações	(1a)					**0,000**
	Pagamentos	(2a)					**0,000**
Rubrica orçamental	Autorizações	(1b)					**0,000**
	Pagamentos	(2b)					**0,000**
Dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos							
Rubrica orçamental		(3)					**0,000**
TOTAL das dotações	Autorizações	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

para a DG <…….>	Pagamentos	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

DG: <…….>			Ano	Ano	Ano	Ano	**TOTAL QFP 2021-2027**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
Dotações operacionais							
Rubrica orçamental	Autorizações	(1a)					**0,000**
	Pagamentos	(2a)					**0,000**
Rubrica orçamental	Autorizações	(1b)					**0,000**
	Pagamentos	(2b)					**0,000**
Dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos							
Rubrica orçamental		(3)					**0,000**
TOTAL das dotações para a DG <…….>	Autorizações	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Pagamentos	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Ano	Ano	Ano	Ano	**TOTAL QFP 2021-2027**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
TOTAL das dotações operacionais	Autorizações	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Pagamentos	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAL das dotações da RUBRICA <….> do quadro financeiro plurianual	Autorizações	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Pagamentos	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Número	

DG: <…….>	Ano	Ano	Ano	Ano	**TOTAL QFP**

			2024	2025	2026	2027	2021-2027
Dotações operacionais							
Rubrica orçamental	Autorizações	(1a)					**0,000**
	Pagamentos	(2a)					**0,000**
Rubrica orçamental	Autorizações	(1b)					**0,000**
	Pagamentos	(2b)					**0,000**
Dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos							
Rubrica orçamental		(3)					**0,000**
TOTAL das dotações para a DG <…….>	Autorizações	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Pagamentos	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

DG: <…….>	Ano	Ano	Ano	Ano	**TOTAL QFP 2021-2027**
	2024	**2025**	**2026**	**2027**	

Dotações operacionais							
Rubrica orçamental	Autorizações	(1a)					**0,000**
	Pagamentos	(2a)					**0,000**
Rubrica orçamental	Autorizações	(1b)					**0,000**
	Pagamentos	(2b)					**0,000**
Dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos							
Rubrica orçamental		(3)					**0,000**
TOTAL das dotações para a DG <…….>	Autorizações	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Pagamentos	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Ano	Ano	Ano	Ano	**TOTAL QFP 2021-2027**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
TOTAL das dotações operacionais	Autorizações	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Pagamentos	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAL das dotações da RUBRICA <….> do quadro financeiro plurianual	Autorizações	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Pagamentos	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Ano **2024**	Ano **2025**	Ano **2026**	Ano **2027**	**TOTAL QFP 2021-2027**
• TOTAL das dotações operacionais (todas as rubricas operacionais)	Autorizações	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Pagamentos	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos (todas as rubricas operacionais)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAL das dotações das rubricas 1 a 6 do quadro financeiro plurianual (montante de referência)	Autorizações	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Pagamentos	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Rubrica do quadro financeiro plurianual	**7**	«Despesas administrativas»

Em milhões de EUR (três casas decimais)

DG: <…….>		Ano **2024**	Ano **2025**	Ano **2026**	Ano **2027**	**TOTAL QFP 2021-2027**
• Recursos humanos		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Outras despesas administrativas		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAL DG <…….>	Dotações	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

DG: <…….>		Ano **2024**	Ano **2025**	Ano **2026**	Ano **2027**	**TOTAL QFP 2021-2027**
• Recursos humanos		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Outras despesas administrativas		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAL DG <…….>	Dotações	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

TOTAL das dotações da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual	(Total das autorizações = total dos pagamentos)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		Ano **2024**	Ano **2025**	Ano **2026**	Ano **2027**	**TOTAL QFP 2021-2027**
TOTAL das dotações das RUBRICAS 1 a 7	Autorizações	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
do quadro financeiro plurianual	Pagamentos	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.2. Estimativa das realizações com financiamento proveniente de dotações operacionais (não preencher para as agências descentralizadas)

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

Indicar os objetivos e as realizações ⇩			Ano **2024**		Ano **2025**		Ano **2026**		Ano **2027**		Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)						**TOTAL**	
	REALIZAÇÕES																	
	Tipo[16]	Custo médio	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º total	Custo total
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1[17]…																		
— Realização																		
— Realização																		
— Realização																		
Subtotal do objetivo específico n.º 1																		
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2 …																		
— Realização																		
Subtotal do objetivo específico n.º 2																		
TOTAIS																		

[16] As realizações referem-se aos produtos fornecidos e serviços prestados (por exemplo: número de intercâmbios de estudantes financiados, número de quilómetros de estradas construídas, etc.).

[17] Conforme descrito no ponto 1.3.2. «Objetivos específicos»

3.2.3. Síntese do impacto estimado nas dotações administrativas

– ☒ A proposta / iniciativa não acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa

– ☐ A proposta / iniciativa acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa, como se explica seguidamente

3.2.3.1. Dotações provenientes do orçamento votado

DOTAÇÕES VOTADAS	Ano **2024**	Ano **2025**	Ano **2026**	Ano **2027**	**TOTAL 2021-2027**
RUBRICA 7					
Recursos humanos	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Outras despesas administrativas	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Subtotal RUBRICA 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Com exclusão da RUBRICA 7					
Recursos humanos	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Outras despesas de natureza administrativa	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Subtotal com exclusão da RUBRICA 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
TOTAL	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.3.2. Dotações provenientes de receitas afetadas externas

RECEITAS AFETADAS EXTERNAS:	Ano **2024**	Ano **2025**	Ano **2026**	Ano **2027**	**TOTAL 2021-2027**
RUBRICA 7					
Recursos humanos	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Outras despesas administrativas	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Subtotal RUBRICA 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Com exclusão da RUBRICA 7					
Recursos humanos	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Outras despesas de natureza administrativa	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Subtotal com exclusão da RUBRICA 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
TOTAL	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.3.3. Total das dotações

TOTAL DOTAÇÕES VOTADAS + RECEITAS AFETADAS EXTERNAS	Ano **2024**	Ano **2025**	Ano **2026**	Ano **2027**	**TOTAL 2021-2027**
RUBRICA 7					
Recursos humanos	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Outras despesas administrativas	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Subtotal RUBRICA 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Com exclusão da RUBRICA 7					
Recursos humanos	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

Outras despesas de natureza administrativa	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Subtotal com exclusão da RUBRICA 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
TOTAL	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

As dotações relativas aos recursos humanos e outras despesas administrativas necessárias serão cobertas pelas dotações da DG já afetadas à gestão da ação e/ou reafetadas internamente na DG e, se necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no âmbito do processo de afetação anual e atendendo às disponibilidades orçamentais.

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, como se explica seguidamente

3.2.4.1. Financiamento proveniente do orçamento votado

Estimativa a expressar em termos de equivalente a tempo completo (ETC)

DOTAÇÕES VOTADAS		Ano **2024**	Ano **2025**	Ano **2026**	Ano **2027**
• Lugares do quadro do pessoal (funcionários e agentes temporários)					
20 01 02 01 (na sede e nas representações da Comissão)		0	0	0	0
20 01 02 03 (delegações da UE)		0	0	0	0
01 01 01 01 (investigação indireta)		0	0	0	0
01 01 01 11 (investigação direta)		0	0	0	0
Outras rubricas orçamentais (especificar)		0	0	0	0
• Pessoal externo (em ETC)					
20 02 01 (AC e PND da «dotação global»)		0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, PND e JPD nas delegações)		0	0	0	0
Rubrica de apoio administrativo [XX.01.YY.YY]	— na sede	0	0	0	0
	— em delegações da UE	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, PND — investigação indireta)		0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, PND — investigação direta)		0	0	0	0
Outras rubricas orçamentais (especificar) — rubrica 7		0	0	0	0
Outras rubricas orçamentais (especificar) — com exclusão da rubrica 7		0	0	0	0
TOTAL		**0**	**0**	**0**	**0**

3.2.4.2. Financiamento proveniente de receitas afetadas externas

RECEITAS AFETADAS EXTERNAS:	Ano **2024**	Ano **2025**	Ano **2026**	Ano **2027**
• Lugares do quadro do pessoal (funcionários e agentes temporários)				
20 01 02 01 (na sede e nas representações da Comissão)	0	0	0	0
20 01 02 03 (delegações da UE)	0	0	0	0
01 01 01 01 (investigação indireta)	0	0	0	0
01 01 01 11 (investigação direta)	0	0	0	0
Outras rubricas orçamentais (especificar)	0	0	0	0

• Pessoal externo (em equivalente a tempo completo)					
20 02 01 (AC e PND da «dotação global»)		0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, PND e JPD nas delegações)		0	0	0	0
Rubrica de apoio administrativo [XX.01.YY.YY]	— na sede	0	0	0	0
	— em delegações da UE	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, PND — investigação indireta)		0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, PND — investigação direta)		0	0	0	0
Outras rubricas orçamentais (especificar) — rubrica 7		0	0	0	0
Outras rubricas orçamentais (especificar) — com exclusão da rubrica 7		0	0	0	0
TOTAL		**0**	**0**	**0**	**0**

3.2.4.3. Necessidades totais de recursos humanos

TOTAL DOTAÇÕES VOTADAS + RECEITAS AFETADAS EXTERNAS		Ano **2024**	Ano **2025**	Ano **2026**	Ano **2027**
• Lugares do quadro do pessoal (funcionários e agentes temporários)					
20 01 02 01 (na sede e nas representações da Comissão)		0	0	0	0
20 01 02 03 (delegações da UE)		0	0	0	0
01 01 01 01 (investigação indireta)		0	0	0	0
01 01 01 11 (investigação direta)		0	0	0	0
Outras rubricas orçamentais (especificar)		0	0	0	0
• Pessoal externo (em equivalente a tempo completo)					
20 02 01 (AC e PND da «dotação global»)		0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, PND e JPD nas delegações)		0	0	0	0
Rubrica de apoio administrativo [XX.01.YY.YY]	— na sede	0	0	0	0
	— em delegações da UE	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, PND — investigação indireta)		0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, PND — investigação direta)		0	0	0	0
Outras rubricas orçamentais (especificar) — rubrica 7		0	0	0	0
Outras rubricas orçamentais (especificar) — com exclusão da rubrica 7		0	0	0	0
TOTAL		**0**	**0**	**0**	**0**

Pessoal necessário para executar a proposta (em ETC):

	A cobrir pelo pessoal atualmente disponível do quadro dos serviços da Comissão	**Pessoal adicional excecional***		
		A financiar no âmbito da rubrica 7 ou Investigação	**A financiar pela rubrica BA**	**A financiar por taxas**
Lugares do			n.a.	

quadro de pessoal				
Pessoal externo (AC, PND, TT)				

Descrição das tarefas a executar por:

Funcionários e agentes temporários	
Pessoal externo	

3.2.5. Resumo do impacto estimado nos investimentos relacionados com tecnologias digitais

Obrigatório: a melhor estimativa dos investimentos relacionados com tecnologias digitais decorrentes da proposta / iniciativa deve ser incluída no quadro seguinte.

Excecionalmente, quando necessário para a execução da proposta / iniciativa, as dotações no âmbito da rubrica 7 devem ser apresentadas na rubrica designada.

As dotações no âmbito das rubricas 1-6 devem refletir-se como «Despesas informáticas relativas a programas operacionais específicos». Estas despesas referem-se às dotações operacionais a utilizar para reutilizar / comprar / desenvolver plataformas / ferramentas informáticas diretamente ligadas à execução da iniciativa e aos investimentos associados (por exemplo, licenças, estudos, armazenamento de dados, etc.). As informações constantes deste quadro devem ser coerentes com os dados apresentados no ponto 4, «Dimensões digitais».

TOTAL das dotações digitais e informáticas	Ano **2024**	Ano **2025**	Ano **2026**	Ano **2027**	**TOTAL QFP 2021-2027**
RUBRICA 7					
Despesas informáticas (institucionais)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Subtotal RUBRICA 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Com exclusão da RUBRICA 7					
Despesas informáticas relativas a programas operacionais específicos	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Subtotal com exclusão da RUBRICA 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
TOTAL	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.6. 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 são necessários recursos adicionais. A atual equipa continuará a gerir a iniciativa.

– ☐ 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

n.a.

– ☐ requer uma revisão do QFP

n.a.

3.2.7. Participação de terceiros no financiamento

A proposta / iniciativa:

– ☒ não prevê o cofinanciamento por terceiros

– ☐ prevê o seguinte cofinanciamento por terceiros, a seguir estimado:

Dotações em milhões de EUR (três casas decimais)

	Ano **2024**	Ano **2025**	Ano **2026**	Ano **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 seguinte impacto financeiro:

  – ☐ nos recursos próprios

  – ☐ noutras receitas

  – ☐ indicar, se as receitas forem afetadas a rubricas de despesas

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica orçamental das receitas	Dotações disponíveis para o exercício em curso	Impacto da proposta / iniciativa[18]			
		Ano **2024**	Ano **2025**	Ano **2026**	Ano **2027**
Artigo …….					

Relativamente às receitas que serão «afetadas», especificar as rubricas orçamentais de despesas envolvidas.

n.a.

Outras observações (por exemplo, método / fórmula de cálculo do impacto nas receitas ou quaisquer outras informações).

n.a.

[18] No que respeita aos recursos próprios tradicionais (direitos aduaneiros e quotizações sobre o açúcar), os montantes indicados devem ser apresentados em termos líquidos, isto é, montantes brutos após dedução de 20 % a título de custos de cobrança.

4. DIMENSÕES DIGITAIS

A proposta não tem uma dimensão digital, exceto no que diz respeito à base de dados sobre produtos relativa à rotulagem dos veículos.

4.1. Requisitos de relevância digital

O presente regulamento não inclui requisitos adicionais de relevância digital no respeitante à monitorização e comunicação de emissões de CO_2. São aplicáveis as disposições do Regulamento (UE) 2019/631. A proposta introduz uma série de flexibilidades para permitir que os fabricantes cumpram os objetivos de emissões de CO_2, sem implicações digitais nem reforço da execução por meio de ferramentas digitais.

No que diz respeito à rotulagem dos veículos, o artigo 15.º-A, n.º 3, introduz um requisito de relevância digital com a criação de uma base de dados sobre produtos para a rotulagem dos veículos, a fim de fornecer ao público informações sobre a referida rotulagem para os modelos de veículos colocados no mercado. Esta base de dados deve ser criada pela Comissão, incluir dados disponibilizados pelos fabricantes de veículos sobre os modelos de veículos que colocam no mercado e estar disponível ao público em geral, substituindo o atual requisito de cada Estado-Membro ter de utilizar guias em papel. Esta evolução implica a gestão dos registos, a recolha de dados, notificações e a acessibilidade da base de dados ao público em geral.

4.2. Dados

No que diz respeito à base de dados sobre produtos para a rotulagem dos veículos, os dados a introduzir na mesma devem fornecer informações sobre o desempenho climático e energético dos modelos de veículos colocados no mercado. Os fabricantes devem disponibilizar dados com base na documentação oficial dos veículos que colocam no mercado, de forma agregada (o que reduz os encargos, agregando as informações sobre cada veículo ao nível dos modelos de veículos) e apenas uma vez para cada modelo de veículo colocado no mercado. Estas informações agregadas fornecem dados adicionais relevantes para os potenciais compradores de veículos no que diz respeito à gama de desempenho esperada num determinado modelo de veículo, bem como para comparar informações entre modelos.

4.3. Soluções digitais

A base de dados sobre produtos para a rotulagem dos veículos deve receber e armazenar informações e disponibilizá-las ao público em geral, dispondo de funções que permitam pesquisar e comparar modelos de veículos, a fim de contribuir para a tomada de decisões informadas sobre a compra. Para criar a base de dados, será possível reutilizar determinadas funcionalidades do Registo Europeu de Produtos para a Etiquetagem Energética (EPREL). De momento, não há intenção de utilizar IA.

4.4. Avaliação da interoperabilidade

n.a.

4.5. Medidas de apoio à execução digital

A proposta introduz uma série de flexibilidades para permitir que os fabricantes cumpram os objetivos de emissões de CO_2. Estas flexibilidades não têm implicações digitais nem envolvem o reforço da execução por meio de ferramentas digitais.

A base de dados sobre produtos para a rotulagem dos veículos terá de ser criada pela Comissão, recorrendo à capacidade informática interna ou, se necessário, a contratantes, e reutilizando, tanto quanto possível, a experiência existente, nomeadamente a resultante da criação da base de dados EPREL. A proposta prevê que a base de dados seja disponibilizada, o mais tardar, 12 meses após a entrada em vigor do regulamento, devendo incluir uma fase de testes com a participação das partes interessadas (fabricantes de veículos). Uma vez disponibilizada a base de dados, os fabricantes devem proceder à introdução das informações necessárias. A proposta prevê igualmente a possibilidade de adotar atos de execução para especificar os detalhes operacionais da base de dados sobre produtos, caso tal se afigure necessário.