COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 18.4.2013
COM(2013) 214 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ DAS REGIÕES

sobre a aplicação da Diretiva 2009/33/CE relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ DAS REGIÕES

sobre a aplicação da Diretiva 2009/33/CE relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes

INTRODUÇÃO

O presente relatório é o primeiro sobre a aplicação da Diretiva 2009/33/CE, de 23 de abril de 2009, relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes[1] (Diretiva Veículos Ecológicos), e sobre as ações de promoção desenvolvidas pelos Estados-Membros, como previsto no artigo 10.º da referida diretiva.

A Diretiva 2009/33/CE entrou em vigor há pouco tempo, estando a sua aplicação consideravelmente atrasada num conjunto de Estados-Membros. Além disso, a ausência da obrigação de comunicação de informações por parte dos Estados-Membros e a incoerência dos dados disponíveis tornaram difícil a análise. Por conseguinte, o presente relatório limita-se a apresentar uma análise qualitativa sumária, essencialmente com base no estudo de casos. Um estudo elaborado para a Comissão apresenta informações mais pormenorizados[2].

A Diretiva Veículos Ecológicos visa estimular o mercado dos veículos ecológicos e energeticamente eficientes, contribuindo assim, no setor dos transportes, para as políticas da UE nos domínios da energia, do clima e do ambiente. O prazo para a transposição terminou em 4 de dezembro de 2010.

A Diretiva aplica-se, no que respeita à compra de veículos, às autoridades e entidades adjudicantes definidas nas Diretivas Contratos Públicos[3] e aos operadores de serviços públicos definidos no regulamento relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros[4]. A Diretiva exige que sejam tomados em consideração o consumo operacional de energia e as emissões de dióxido de carbono (CO_2), de óxidos de azoto (NO_x), de hidrocarbonetos não metânicos (HCNM) e de partículas (PM) ao longo do ciclo de vida. Assim, a Diretiva Veículos Ecológicos estabeleceu pela primeira vez obrigações de sustentabilidade na legislação relativa a contratos públicos para toda a UE.

A Diretiva oferece duas opções para serem tomados em conta os impactos energético e ambiental: a primeira é o estabelecimento de especificações técnicas para o desempenho dos

---

1 Diretiva 2009/33/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes, JO L 120 de 15.5.2009, p. 5 (http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:120:0005:0012:pt:pdf).

2 http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive/index_en.htm

3 Diretiva 2004/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à coordenação dos processos de adjudicação de contratos nos setores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais; Diretiva 2004/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à coordenação dos processos de adjudicação dos contratos de empreitada de obras públicas, dos contratos públicos de fornecimento e dos contratos públicos de serviços.

4 Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros.

veículos no que respeita aos impactos energético e ambiental; a segunda permite utilizar esses impactos como critérios de adjudicação.

A Diretiva define um método de cálculo dos custos operacionais ao longo do ciclo de vida respeitantes ao consumo de energia e às emissões de CO_2 e de poluentes dos veículos. Esta estratégia de quantificação monetária internaliza os custos externos do transporte, um objetivo de longa data da política da UE. Dá-se, assim, vantagem aos veículos mais eficientes em termos energéticos e menos poluentes e acelera-se a sua penetração no mercado, tanto no caso dos veículos com motor tradicional de combustão interna como no dos veículos alimentados por combustíveis alternativos.

1. APLICAÇÃO DA DIRETIVA VEÍCULOS ECOLÓGICOS NOS ESTADOS-MEMBROS

O prazo para a transposição da Diretiva terminou em 4 de dezembro de 2010. Só três Estados-Membros cumpriram esta obrigação dentro do prazo. A Comissão teve de dar início a processos por infração contra os restantes Estados-Membros. No momento da elaboração do presente relatório, todos esses processos por infração tinham sido encerrados após a transposição da Diretiva pelos Estados-Membros em causa.

No entanto, um Estado-Membro ainda não transpôs plenamente a Diretiva para a legislação nacional. Esse Estado-Membro, a Letónia, está a concluir o processo de transposição. O quadro 1 apresenta uma panorâmica da evolução do processo de transposição.

Quadro 1: Panorama do processo de transposição da Diretiva Veículos Ecológicos nos Estados-Membros

	Estado-Membro	**Transposição para o direito nacional**	**Medidas tomadas pela Comissão**
Data fixada na Diretiva: 4 de dezembro de 2010	República Checa Dinamarca, Portugal	Setembro de 2010 Dezembro de 2010	n.a.
2011	Lituânia Bulgária, Chipre, Hungria, Itália, Espanha Roménia França, Alemanha, Polónia, Malta	Fevereiro de 2011 Março de 2011 Abril de 2011 Maio de 2011	27.1.2011: Notificação formal enviada a 13 Estados-Membros por não-comunicação das medidas nacionais (Bélgica, Alemanha, Espanha, Finlândia, França, Itália, Chipre, Lituânia, Hungria, Malta, Países Baixos, Polónia e Roménia)
	Grécia, Irlanda, Luxemburgo, Países Baixos, Eslováquia, Suécia	Junho de 2011 Julho de 2011	16.6.2011: Parecer fundamentado enviado a 10 Estados-Membros (Áustria, Bulgária, Estónia, Grécia, Irlanda, Luxemburgo, Eslovénia, Eslováquia, Suécia e Reino Unido)

	Estado-Membro	Transposição para o direito nacional	Medidas tomadas pela Comissão
	Reino Unido Bélgica, Estónia	Outubro de 2011	25.11.2011: Parecer fundamentado enviado à Finlândia por ausência de medidas respeitantes à província de Åland
2012	Áustria Eslovénia Finlândia Letónia	Fevereiro de 2012 Março de 2012 Abril de 2012 2013 (previsão)	22.3.2012: Decisão da Comissão de apresentar o processo da Finlândia ao Tribunal de Justiça da União Europeia (encerrado após notificação pela Finlândia da conclusão da transposição)

Na maior parte dos casos, o processo de transposição implicou alterações à legislação em vigor relativa a contratos públicos e não a adoção de nova legislação. Vários Estados-Membros elaboraram igualmente documentos de orientação para a aplicação da Diretiva 2009/33/CE ou tencionam fazê-lo.

Os Estados-Membros não comunicaram quaisquer casos de isenções, previstos no artigo 2.º da Diretiva.

Para facilitar a aplicação da Diretiva Veículos Ecológicos, a Comissão criou um portal na Internet em 30 de março de 2009, data da adoção da Diretiva pelo Conselho de Ministros, que fornecia mais explicações. Esse portal incluía ainda uma calculadora para quantificar monetariamente a energia e os custos associados ao CO_2 e aos poluentes, assim como informações sobre as políticas e as medidas adotadas neste domínio pelos Estados-Membros. Subsequentemente, foi criado o Portal dos Veículos Ecológicos[5], mais elaborado, dedicado à transposição da Diretiva 2009/33/CE, com vista a facilitar a sua aplicação. Este portal fornece os dados disponíveis para o cálculo dos custos ao longo do ciclo de vida respeitantes a todos os veículos no mercado e facilita os concursos públicos conjuntos para promover o agrupamento de compras de veículos, com vista à obtenção de economias de escala. O portal fornece também informações sobre a legislação em matéria de contratos públicos e sobre programas e incentivos específicos para a aquisição e utilização de veículos ecológicos e energeticamente eficientes, a nível da UE e, nos Estados-Membros, a nível nacional, regional e local.

2. MEDIDAS DE APOIO ADOTADAS PELOS ESTADOS-MEMBROS

Nos últimos anos, muitos Estados-Membros estabeleceram medidas adicionais de apoio ao desenvolvimento de um mercado dos veículos ecológicos e energeticamente eficientes, que contribuíram para objetivos idênticos aos da Diretiva Veículos Ecológicos. Essas medidas incluem incentivos e apoios à aquisição de veículos ecológicos pelas entidades públicas, bem como estímulos, por via indireta, à aquisição e utilização de veículos ecológicos e energeticamente eficientes, nomeadamente através de restrições de acesso seletivas e de uma

[5] http://www.cleanvehicle.eu/

gestão da procura local diferenciadora com base em critérios ambientais e na tributação dos veículos.

Caso sejam estabelecidas restrições de acesso, os veículos têm de respeitar, em regra, determinadas normas, limites de emissões ou outros critérios para poderem ser colocados no mercado. Deste modo, procurando-se melhorar as condições ambientais numa determinada zona, pode-se contribuir também para generalizar esses benefícios, caso daí resulte um estímulo à utilização de veículos ecológicos e energeticamente eficientes.

Determinados projetos de demonstração, como os apoiados pela iniciativa CIVITAS, poderão promover as melhores práticas e suscitar o interesse do setor público na aquisição de veículos ecológicos e energeticamente eficientes, em especial quando se obtêm benefícios.

A oferta de infraestruturas adequadas de abastecimento/carregamento é fundamental para promover a aquisição e a utilização de veículos ecológicos e energeticamente eficientes que utilizam combustíveis/tecnologias alternativos. A falta de confiança dos consumidores na disponibilidade de combustíveis alternativos pode inibir a aquisição desses veículos. A importância deste aspeto é sublinhada na proposta, apresentada pela Comissão, de diretiva relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos[6].

A oferta de infraestruturas de abastecimento/carregamento varia enormemente entre os Estados-Membros e dentro de cada Estado-Membro, devendo ser harmonizada para tirar pleno partido do mercado interno, com vista à ampla aceitação dos veículos ecológicos e energeticamente eficientes que utilizam combustíveis alternativos, como foi já indicado na Comunicação da Comissão «Energia limpa para os transportes»[7].

3. APLICAÇÃO DAS OPÇÕES PREVISTAS NA DIRETIVA VEÍCULOS ECOLÓGICOS

A maioria dos Estados-Membros manteve todas as opções previstas no artigo 5.º, n.º 3, da Diretiva Veículos Ecológicos ao transpô-la para a legislação nacional.

Assim, as entidades públicas podem incluir os impactos energético e ambiental dos veículos nos procedimentos de adjudicação, mediante o estabelecimento de especificações técnicas ou a inclusão desses impactos como critérios de adjudicação. Neste último caso, os impactos podem também ser quantificados monetariamente.

As principais razões apresentadas pelos Estados-Membros para manterem todas as opções previstas no artigo 5.º, n.º 3, da Diretiva Veículos Ecológicos foram: oferecer maior flexibilidade à entidade adjudicante, oferecer à entidade adjudicante a possibilidade de utilizar as opções que melhor se adaptem às suas necessidades em matéria de contratos públicos e permitir as opções mais adequadas consoante as circunstâncias locais. Só a Eslovénia, que permitiu unicamente a utilização dos impactos energético e ambiental como critérios de adjudicação, a República Checa, que não permitiu a utilização da opção de quantificação monetária, e a Suécia, que não criou a possibilidade de os impactos energético e ambiental serem utilizados como critérios de adjudicação, limitaram essas opções por motivos de

[6] COM(2013) 18 final.
[7] COM(2013) 17 final.

simplicidade ou de coerência com a atual estratégia nacional. O quadro 2 apresenta uma panorâmica da aplicação da Diretiva.

Quadro 2: Aplicação do artigo 5.º, n.º 3, nos Estados-Membros

Medidas tomadas por cada Estado-Membro com base no artigo 5.º, n.º 3	**Estados-Membros**
Permitir todas as opções	24 Estados-Membros: Áustria, Bélgica, Bulgária, Chipre, Dinamarca, Estónia, França, Finlândia, Alemanha, Grécia, Hungria, Irlanda, Itália, Letónia, Lituânia, Luxemburgo, Malta, Países Baixos, Polónia, Portugal, Roménia, Eslováquia, Espanha, Reino Unido
Permitir apenas a opção 1 (ou seja, fixação de especificações técnicas para o desempenho energético e ambiental dos veículos)	-
Permitir apenas a opção 2A (ou seja, utilização dos impactos energético e ambiental como critérios de adjudicação)	Eslovénia
Permitir apenas a opção 2B (ou seja, quantificação monetária dos impactos energético e ambiental)	-
Opções 1 e 2A	República Checa
Opções 1 e 2B	Suécia

A nível nacional, a Alemanha forneceu alguns elementos sobre as opções mais utilizadas pelas entidades adjudicantes (todas as opções previstas são atualmente possíveis no âmbito da legislação transposta na Alemanha), podendo considerar-se que a opção 1 é a preferida, seguida da opção 2A. Verificou-se que a opção 2B foi, provavelmente, a menos utilizada, devido, principalmente, à sua difícil aplicação. A cidade de **Hamburgo**, contactada pela Comissão, confirmou esta ideia, indicando que, até agora, foi utilizada apenas a opção 1, devido, sobretudo, à sua fácil aplicação. Em **Copenhaga**, as entidades responsáveis pelos transportes públicos já utilizaram todas as opções e declaram que a experiência foi positiva com qualquer delas. **Bolonha** utilizou as opções 2A e 2B, mas ainda não dispõe de elementos que lhe permitam determinar se cada uma destas experiências se revelou positiva ou negativa. A Eslovénia utilizou o método dos custos operacionais ao longo do ciclo de vida, embora considere que faltavam informações sobre o desempenho em termos de emissões. Os representantes de Copenhaga, de Bolonha e da Eslovénia ainda não decidiram se as opções devem ser mantidas ou alteradas. **Gand** utiliza tanto a opção das especificações técnicas como a dos critérios de adjudicação (opções 1 e 2A). No primeiro caso, a tecnologia que o veículo a adquirir deve utilizar é a única especificação estabelecida (com base numa análise dos veículos no mercado); no caso dos critérios de adjudicação, os veículos devem atingir um desempenho ambiental mínimo. Em **Estocolmo**, a Diretiva 2009/33/CE permite manter a estratégia anteriormente utilizada na cidade, que estabelece efetivamente especificações técnicas, ou seja, só é possível adquirir veículos que correspondam à definição nacional de veículo ecológico. Os representantes de Gand e de Estocolmo consideraram que era necessário, respetivamente, emitir orientações suplementares para a utilização dos impactos energético e ambiental como requisitos técnicos e reequilibrar os fatores utilizados na opção de quantificação monetária. Os **operadores de transportes públicos de Londres, de Viena e**

da Roménia especificam as normas ambientais que os veículos a adquirir têm de respeitar; **Barcelona** calcula os custos ao longo do ciclo de vida do veículo em conjunto com outros fatores.

A maioria dos Estados-Membros defende que devem ser mantidas todas as opções, o que se deve, em grande medida, à sua reduzida experiência de aplicação da Diretiva 2009/33/CE, nomeadamente a falta de avaliações realizadas até agora para determinar os seus impactos, designadamente o crescimento do mercado dos veículos ecológicos e energeticamente eficientes. Alguns Estados-Membros sublinharam ainda que os sistemas nacionais são diferentes entre si, pelo que a manutenção da possibilidade de escolha entre as opções é importante para que não haja Estados-Membros prejudicados.

Quanto à necessidade de alterar uma ou mais opções, os Estados-Membros consideraram, mais uma vez, que a sua reduzida experiência de aplicação da Diretiva 2009/33/CE os impede de, nesta fase, sugerirem melhoramentos nesta matéria. Para tal, necessitam de adquirir uma maior experiência e efetuar uma avaliação dos impactos.

Só um pequeno número de Estados-Membros, designadamente os Países Baixos, a Letónia, a Dinamarca, a França e o Reino Unido, elaborou orientações específicas para a aplicação das diferentes opções da Diretiva 2009/33/CE e para a ponderação relativa a atribuir às suas disposições.

4. IMPACTO DA DIRETIVA VEÍCULOS ECOLÓGICOS

A avaliação do impacto da Diretiva 2009/33/CE foi seriamente dificultada por não existir a obrigação de os Estados-Membros comunicarem informações, situação esta ainda agravada pela falta de dados exaustivos, tanto do lado das entidades adjudicantes como do dos construtores. Não foram encontradas coleções de dados coerentes sobre o desempenho em termos de eficiência energética e de emissões de CO_2 e de poluentes dos veículos adquiridos nos termos da Diretiva.

Em vários Estados-Membros, a aplicação muito tardia da Diretiva 2009/33/CE em relação ao prazo previsto para a sua transposição também impediu que se registassem impactos significativos nesta fase inicial.

A avaliação do impacto previsto da Diretiva Veículos Ecológicos foi efetuada em poucos casos. No que se refere aos potenciais impactos previstos das opções estabelecidas no artigo 5.º, n.º 3, foram muito poucos os Estados-Membros que os avaliaram. No Reino Unido, foi efetuada uma avaliação do impacto da legislação de transposição, mas apenas em termos globais e não para cada uma das opções. Essa avaliação conclui que os benefícios económicos associados à aplicação da Diretiva no Reino Unido ascenderão a 27 milhões de euros. No entanto, devido à transposição tardia e à falta de dados pós-aplicação, ainda não existem avaliações conclusivas do impacto efetivo pós-transposição.

Vários Estados-Membros tinham já estabelecido, antes da Diretiva 2009/33/CE, requisitos «ecológicos» para os contratos públicos relativos à aquisição de veículos. Por conseguinte, o impacto da Diretiva na situação existente foi mínimo. No entanto, foi reconhecido que os organismos públicos poderão ter vantagem em formalizar os critérios a utilizar nos contratos

públicos e que os Estados-Membros que não tinham ainda estabelecido critérios terão igualmente vantagem em fazê-lo.

Muitas cidades da UE estabeleceram políticas para a aquisição de veículos menos poluentes e energeticamente mais eficientes. Tais políticas contribuíram para reduzir as emissões das frotas de veículos públicos dessas cidades. Em muitos casos, foram ditadas pela necessidade de obedecer às normas de qualidade do ar da UE. Com a Diretiva Veículos Ecológicos em vigor, é de prever que mais cidades tornem as suas frotas de veículos mais ecológicas recorrendo às opções oferecidas pela Diretiva.

Os construtores indicaram que é crescente o número de entidades públicas que têm vindo a avaliar os custos e os impactos dos veículos ao longo do seu ciclo de vida, em vez de se centrarem apenas nos custos de aquisição. Neste contexto, a Diretiva 2009/33/CE parece conduzir a uma mudança de atitude que poderá ter um impacto mais significativo nas decisões a longo prazo em matéria de contratos públicos das entidades públicas e dos operadores de transportes públicos.

No entanto, no que respeita aos impactos alargados, considerou-se que seria extremamente difícil avaliar os impactos da Diretiva 2009/33/CE, já que, no âmbito de outras medidas políticas, poderão ter sido também estimulados impactos similares previsíveis. Embora o mercado dos veículos hipoemissores esteja em expansão, é difícil atribuir essa expansão à aplicação da Diretiva, sendo mais provável que ela se deva a outros fatores (inclusive a evolução tecnológica, outras medidas legislativas da UE, políticas nacionais de tributação dos veículos, condições de mercado, programas de incentivos em vigor dos governos, etc.).

Muitos Estados-Membros referiram o facto de os contratos públicos relacionados com veículos (e com outros setores) terem diminuído em volume nos últimos anos; muitos dispõem de fundos muito limitados para renovarem as frotas ou os contratos de serviços, como consequência da recessão mundial.

Um Estado-Membro fez notar que um outro fator que pode influir nas decisões de compra das entidades públicas e das partes interessadas do setor privado é o preço elevado dos combustíveis e da energia. Pensa-se que esta considerações poderão, em geral, ser válidas. Os custos totais de propriedade são, em alguns casos, importantes para as decisões de compra (em especial para veículos pesados e de frota), o que, em parte, poderá pressionar os construtores de veículos a aumentarem a sua gama e as suas ofertas de veículos ecológicos.

A ausência de procedimentos comuns para a medição das emissões de CO_2 dos veículos pesados tem sido um obstáculo à aplicação da Diretiva 2009/33/CE a esses veículos. Para preencher esta lacuna, foi incluído no Portal dos Veículos Ecológicos um método de cálculo específico para esse fim. Além disso, a Associação Internacional de Transportes Públicos (UITP) e a Associação dos Construtores Europeus de Automóveis (ACEA), trabalharam em conjunto para chegarem a acordo sobre o modo como os operadores e as entidades adjudicantes poderão aplicar as disposições da Diretiva Veículos Ecológicos nos concursos para a aquisição de autocarros. Este tipo de colaboração poderá ter lugar para outros tipos de veículos pesados.

A partir de 2013, todos os motores de veículos pesados serão ensaiados de acordo com o «Worldwide Harmonized Heavy-Duty Transient Cycle» (ciclo transitório para veículos pesados harmonizado a nível mundial), definido sob os auspícios da UNECE. Como indicado

no relatório final[8] do respetivo grupo de trabalho, o objetivo da atividade inicial de investigação era a definição de um ciclo de ensaios harmonizado a nível mundial para as emissões de gases de escape dos motores. Este instrumento será utilizado para medir as emissões de poluentes atmosféricos, as emissões de CO_2 e o consumo de combustível. Estas medições servirão de suporte a uma aplicação alargada da opção de quantificação monetária prevista na Diretiva Veículos Ecológicos.

Até agora, nada indica que tenha sido dada preferência a uma dada tecnologia, o que confirma a plena neutralidade tecnológica da estratégia seguida na Diretiva.

5. REPRODUÇÃO DA ESTRATÉGIA DA DIRETIVA VEÍCULOS ECOLÓGICOS

A Diretiva Veículos Ecológicos insere-se na evolução progressiva da política da UE para uma inclusão mais proativa e coerente de requisitos ambientais na legislação da UE relativa a contratos públicos e produtos. Noutros setores, designadamente para os edifícios, os aparelhos elétricos, ou o equipamento de escritório, são seguidas, desde há vários anos, estratégias semelhante à da Diretiva Veículos Ecológicos, que incluem os impactos operacionais ao longo do ciclo de vida nos recursos e no ambiente. Tais iniciativas, a par do aperfeiçoamento dos veículos ecológicos e energeticamente eficientes, irão desempenhar um papel importante no cumprimento do objetivo da UE para 2020 de um aumento de 20 % da eficiência energética.

A evolução da legislação relativa a contratos públicos para uma estratégia de melhoria da relação custo-eficácia, de que é exemplo o cálculo dos custos ao longo do ciclo de vida, foi generalizada na proposta apresentada pela Comissão em 20 de dezembro de 2011, relativa à revisão das Diretivas Contratos Públicos em vigor[9], em especial no artigo 66.º, relativo aos critérios de adjudicação, e no artigo 67.º, relativo ao cálculo dos custos do ciclo de vida. As alterações incluídas na proposta de revisão deste quadro devem conduzir a uma ponderação mais coerente dos critérios ambientais nas decisões de celebração de contratos públicos na UE.

Embora nada indique que a Diretiva 2009/33/CE influencia diretamente a estratégia adotada no setor privado para a aquisição de veículos ecológicos e energeticamente eficientes, foram, ainda assim, encontrados no setor privado exemplos de aquisições de veículos energeticamente mais eficientes. No entanto, deve ter-se presente que a aquisição de veículos energeticamente eficientes no setor privado é apenas um elemento da gestão das frotas. A aquisição desses veículos pode conduzir a uma redução dos custos de gestão da frota, em especial quando os custos ao longo do ciclo de vida de um veículo energeticamente eficiente são inferiores aos dos veículos tradicionais. No entanto, uma gestão energeticamente eficiente das frotas inclui outros elementos, designadamente a maximização da carga, a redução da circulação em vazio e a condução ecológica. Por conseguinte, muitas empresas com grandes frotas, nomeadamente empresas de correio expresso, como a DHL, a TNT e a UPS, gerem as suas frotas de modo a reduzir o consumo de energia e, consequentemente, as emissões. Para essas empresas, este modo de gestão das suas frotas é interessante em termos económicos, além de dar resposta a preocupações ambientais mais gerais, inclusive as dos seus clientes. É

[8] http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2001/wp29grpe/TRANS-WP29-GRPE-42-inf02.pdf

[9] COM(2011) 896.

possível encontrar vários exemplos de boas práticas de gestão de frotas de veículos ecológicos em todo o mundo.

Na Finlândia, as estratégias constantes da Diretiva 2009/33/CE foram seguidas no setor privado. Neste país, as recomendações emitidas sobre a aquisição de veículos no âmbito da aplicação da Diretiva Veículos Ecológicos foram também comunicadas aos grandes compradores privados, nomeadamente aos compradores de veículos de empresa, o que é importante, dado que perto de um quinto dos automóveis novos vendidos na Finlândia são viaturas de empresa.

6. CONCLUSÕES

A transposição tardia da Diretiva Veículos Ecológicos pela maioria dos Estados-Membros limitou a experiência da sua aplicação até agora e criou problemas para a avaliação dos seus impactos, abrangida pelo presente relatório de monitorização. Esta situação foi ainda agravada por não existir a obrigação de os Estados-Membros comunicarem informações nesta matéria.

Afigura-se necessária a elaboração de orientações suplementares para a aplicação das diferentes opções da Diretiva, de modo a serem tomados em conta, quando da aquisição de veículos, o consumo de energia e as emissões de CO_2 e de poluentes. É também necessário apoiar a utilização da abordagem, ainda nova, de quantificação monetária. Os Estados-Membros devem formular essas orientações, prestando especial atenção à sua própria legislação nacional neste domínio. Deve igualmente prever-se formação específica para o pessoal responsável pela aplicação da legislação nacional pertinente.

O Portal dos Veículos Ecológicos é considerado um instrumento útil para as entidades públicas quando adquirem veículos ecológicos e energeticamente eficientes e quando se querem informar sobre a experiência adquirida no âmbito da Diretiva. A Comissão vai melhorar aquele portal para dar resposta às expectativas dos compradores dos setores público e privado. Será ainda melhorada a funcionalidade do portal respeitante ao estímulo à realização de concursos públicos conjuntos para a aquisição de veículos ecológicos e energeticamente eficientes, facilitando os contactos diretos entre as entidades competentes, nacionais e regionais, na UE-27 e fora dela.

Espera-se, assim, contribuir para um desenvolvimento mais rápido do mercado dos veículos ecológicos e energeticamente eficientes, para que a indústria possa beneficiar de economias de escala e oferecer produtos mais competitivos. O impacto da Diretiva 2009/33/CE pode ainda ser reforçado se for prestada maior atenção aos clientes privados, em consonância com o objetivo inicial de começar por visar diretamente os contratos do setor público e, em seguida, as aquisições dos setores profissional e privado.

Várias partes interessadas, designadamente as associações industriais da UE, poderão elaborar orientações para os seus membros, como o fez a Associação Internacional de Transportes Públicos (UITP), com vista a sensibilizá-los mais para a Diretiva.

A Comissão criou, em dezembro de 2012, o Observatório Europeu da Eletromobilidade (OEE)[10], que assegurará a coerência da recolha e divulgação de dados estatísticos essenciais sobre a eletromobilidade (veículos elétricos alimentados por bateria elétrica ou por pilha de combustível) pelas autoridades regionais e locais. O OEE deve passar a ser a principal plataforma de informação das regiões europeias sobre a eletromobilidade. Deve também fornecer informações sobre a influência dos contratos públicos a nível local no desenvolvimento do mercado dos veículos elétricos, inclusive os alimentados por pilha de combustível, na Europa.

No próximo reexame da Diretiva Veículos Ecológicos, previsto para 2014, a Comissão tenciona avaliar cuidadosamente o seu valor acrescentado. Neste contexto, a Comissão poderá estudar a possibilidade de simplificar a aplicação da Diretiva com base num processo de racionalização. Para tal, poderão ser reduzidas as escolhas a nível dos Estados-Membros, privilegiando, por exemplo, a abordagem mais simples no que respeita aos cálculos a efetuar. Evitar-se-ia, assim, a eventual fragmentação do mercado interno que resultaria de diferentes escolhas tecnológicas e seriam oferecidas melhores condições para a obtenção de economias de escala com tecnologias de veículos inovadoras, através da agregação da procura no mercado interno. Poderiam ainda ser impostas aos Estados-Membros obrigações em matéria de comunicação de informações.

[10] http://www.hyer.eu/publications/newsletters/hyer-update-december-2012/hyer-signs-european-electromobility-observatory-contract