



Brussels, 8.11.2017
SWD(2017) 367 final

COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT
EXECUTIVE SUMMARY OF THE IMPACT ASSESSMENT

Accompanying the document

Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council
amending Directive 2009/33/EC on the promotion of clean and energy-efficient road
transport vehicles

{COM(2017) 653 final} - {SWD(2017) 366 final}

Ficha de síntese
Avaliação de impacto relativa à revisão da Diretiva 2009/33/CE
A. Necessidade de agir
Qual o problema e porque tem dimensão europeia?
A Diretiva Veículos Não Poluentes preenche apenas marginalmente o seu principal objetivo, que é estimular a contratação pública de veículos não poluentes (de emissões baixas ou nulas ou movidos a outros combustíveis alternativos). Em segundo lugar, o seu impacto na aceitação pelo mercado desses veículos e na redução das emissões de CO₂ e das emissões de poluentes atmosféricos provenientes de veículos adjudicados e no crescimento e competitividade do setor é limitado. O problema deve-se ao âmbito limitado da diretiva, a disposições pouco claras sobre a compra de veículos e ao uso limitado de uma metodologia de quantificação monetária globalmente complexa.
Resultados esperados
O principal objetivo estratégico é contribuir para a sustentabilidade e para a competitividade dos transportes rodoviários através da contratação de veículos não poluentes (de emissões baixas ou nulas ou movidos a outros combustíveis alternativos). A contratação pública apoiará eficazmente a aceitação pelo mercado de veículos não poluentes e a redução das emissões de CO₂ e de poluentes atmosféricos, preservando simultaneamente o crescimento e a competitividade do setor dos transportes. Esta iniciativa procura alargar o âmbito da diretiva e simplificar a sua execução, criando simultaneamente a certeza de uma procura de mercado a longo prazo.
Qual o valor acrescentado da ação a nível da UE (subsidiariedade)?
O discurso sobre o estado da União de 2017 destaca uma medida prioritária, que é tornar a UE num líder mundial em matéria de descarbonização. Os mercados da UE ainda se debatem com dificuldades em termos de procura. A presente iniciativa estimula a procura, conduzindo a um aumento da aceitação pelo mercado de veículos não poluentes de categoria ligeira ou pesada. Complementa as normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ pós-2020 aplicáveis aos veículos ligeiros de passageiros e comerciais segundo uma abordagem por pacotes e constitui um incentivo adicional aos veículos de baixas emissões e nulas na categoria de pesados, relativamente aos quais as emissões de CO₂ não estão atualmente a ser equacionadas. Trata-se de uma iniciativa que presta orientações a longo prazo e que apoia a harmonização estratégica da contratação pública. A segurança relativamente à procura a longo prazo estimulará o investimento comercial e a redução do custo dos veículos, facultando a adoção de medidas mais adequadas por parte das autoridades locais e regionais. As medidas são proporcionais e não incidem nas responsabilidades essenciais de organização do transporte (público), deixando simultaneamente às autoridades públicas dos Estados-Membros a flexibilidade e a margem de apreciação suficientes para a sua implementação. A revisão propaga a dinâmica comercial dos Estados-Membros mais avançados junto dos que têm mercados embrionários e ajuda a construir um mercado à escala europeia que não pode ser alcançada pelos Estados-Membros isoladamente. Os benefícios a médio e a longo prazo para os cidadãos europeus são consideráveis.
B. Soluções
Quais são as várias opções para cumprir os objetivos? Há alguma opção preferida? Em caso negativo, por que razão?
As opções diferem quanto ao nível de ambição e intervenção. A opção 1 avalia a revogação da Diretiva Veículos Não Poluentes. Supõe-se que os principais objetivos estratégicos para a presente iniciativa sejam abordados através de medidas políticas nacionais e de ações voluntárias a nível europeu. A opção 2 inclui uma definição comum de veículos não poluentes e uma metodologia revista de quantificação monetária do impacto energético e ambiental dos veículos. É exigido aos Estados-Membros que optem por: transpor a definição para a sua legislação. Neste caso é-lhes pedido que criem um quadro normativo nacional onde estabeleçam um nível de ambição até 2030. transpor a metodologia de quantificação monetária, que deve ser seguida por todas as entidades públicas. A opção 3, que possui duas variantes (baixa e elevada ambição), alarga o âmbito da Diretiva Veículos Não Poluentes aos veículos com contratos de aluguer, locação financeira ou locação-venda e igualmente a contratos de serviços de transporte específicos. Introduce uma definição de veículos não poluentes baseada numa abordagem de limiares de emissões (emissões de CO₂ e emissões de poluentes atmosféricos provenientes dos

gases de escape) aplicável aos veículos ligeiros e estabelece objetivos mínimos correlatos em matéria de contratação pública ao nível dos Estados-Membros. Também estabelece um regime comum de controlo e de elaboração de relatórios. A opção 4, com duas variantes (baixa e elevada ambição), alarga o âmbito da diretiva como a opção 3, mas introduz uma definição de veículos não poluentes baseada numa abordagem de combustíveis alternativos (veículos elétricos de pilha elétrica, veículos elétricos de pilha de combustível, veículos híbridos elétricos recarregáveis ou veículos movidos a gás natural) para todos os veículos ligeiros e pesados e estabelece objetivos mínimos correlatos em matéria de contratos públicos ao nível dos Estados-Membros. Tanto a opção 3 como a opção 4 suprimem a metodologia de quantificação monetária. A opção 5 é a opção mais alargada. A atual diretiva é substituída por um regulamento que define a metodologia de quantificação monetária dos impactos energético e ambiental sobre os veículos. Esta opção seria a mais eficaz na consecução dos objetivos, mas acarreta os custos mais elevados e introduz um elevado nível de intervenção. A opção 6 alarga o âmbito da Diretiva Veículos Não Poluentes aos veículos com contratos de aluguer, locação financeira ou locação-venda e igualmente a contratos de serviços de transporte específicos. Introduce uma definição de veículos não poluentes que combina uma abordagem de limiares de emissões (emissões de CO₂ e emissões de poluentes atmosféricos provenientes dos gases de escape) aplicável aos veículos ligeiros com uma base de definição de combustíveis alternativos aplicável aos veículos pesados e estabelece objetivos mínimos correlatos em matéria de contratação pública ao nível dos Estados-Membros. Permite a adaptação futura dos requisitos da diretiva aplicáveis aos veículos pesados quando, por sua vez, houver requisitos correlatos de emissão de CO₂ a nível da UE para eles. Também estabelece um regime comum de controlo e de elaboração de relatórios.
Quais são as perspetivas dos vários intervenientes? Quem apoia cada uma das opções? A opção 1 não foi apoiada pelas partes interessadas. No atinente à opção 2, o valor acrescentado de uma definição de veículos não poluentes foi reconhecido, mas foram expressas dúvidas comuns sobre como assegurar a coerência e a ambição ao nível dos quadros normativos nacionais. A maioria das partes interessadas públicas e privadas (cidades, operadores, fabricantes) apoiou a introdução de uma definição de veículos não poluentes, com diferentes preferências no que toca às abordagens baseadas nas emissões ou nos combustíveis. Os construtores automóveis instaram a um objetivo mínimo ambicioso em matéria de contratação pública para os veículos movidos a combustíveis alternativos. Os representantes das autoridades públicas apoiaram maioritariamente uma abordagem baseada nas emissões e apenas consideraram os objetivos mínimos caso estes não fossem definidos ao nível das cidades. Os operadores de transportes partilharam desta opinião. Foram assinaladas lacunas no que diz respeito aos veículos pesados. Uma clara maioria opinava que a revisão devia suprimir a metodologia de quantificação monetária. A opção 5 foi rejeitada pela maioria das partes interessadas.
C. Impacto da opção preferida
Quais são os benefícios da opção preferida (se existirem, para além dos objetivos principais)? Enquanto opção preferida, espera-se que a opção 6 reduza as emissões de CO₂, de NO_x e de partículas (PM10) e que reduza os custos ambientais relativos às emissões de CO₂ e às emissões de poluentes atmosféricos (2,2 mil milhões de EUR, tempo de vida dos veículos adjudicados em 2020-2035). Estima-se que esta opção ajudará a criar 6 700 novos empregos ao longo do período de 2020-2035 e que aumente as receitas industriais em 4,2 mil milhões de EUR no mesmo período.
Quais são os custos da opção preferida (se existirem, para além dos objetivos principais)? As economias de custo líquidas decorrentes da opção 6 estimam-se em cerca de 4,2 mil milhões de EUR relativos ao cenário de base durante o período de 2020-2035, indicando benefícios socioeconómicos mais alargados (aumento das receitas das empresas, criação de emprego) e benefícios ambientais (benefícios relacionados com a redução do CO₂ e dos poluentes atmosféricos).
Quais são os efeitos para as PME e a competitividade? No que toca aos veículos ligeiros, os efeitos para as PME e a competitividade são moderados, dada a baixa percentagem de veículos adjudicados nas transações mercantis de veículos. As empresas de aluguer e de locação terão de adaptar as suas frotas, o que será facilitado pela aceleração das reduções de custos nos mercados automóveis. Espera-se que o custo transite para o cliente, com impactos positivos nos custos operacionais. No setor dos veículos pesados, os pequenos construtores de veículos de baixas emissões e de emissões nulas aproveitarão, enquanto os pequenos fornecedores de veículos convencionais terão de se adaptar. A procura de

mercado a longo prazo clara e previsível de autocarros apoiará a competitividade do setor. O aumento do investimento na infraestrutura de carregamento e de abastecimento e nas redes elétricas teria um impacto positivo no crescimento.
Haverá impactos significativos nos orçamentos e administrações públicas nacionais?
Espera-se que os custos de contratação adicionais se cifrem em 2,2 mil milhões de EUR no período de 2020-2035. Esperam-se ligeiras poupanças de custos administrativos de 2,4 milhões de EUR durante todo o período de avaliação (até 2035).
Haverá outros impactos significativos?
Não foram identificados outros impactos significativos através desta avaliação de impacto, que assinalou que os impactos nas receitas fiscais podem variar ao nível dos Estados-Membros, dados os diferentes impostos sobre os combustíveis e a energia.
Proporcionalidade?
Os procedimentos de contratação pública são estrategicamente harmonizados. A iniciativa dá flexibilidade aos Estados-Membros e às entidades públicas para adaptarem os requisitos mínimos às condições nacionais. As medidas propostas não intervêm nas competências dos Estados-Membros em matéria de organização transportes e dizem respeito a uma percentagem da contratação pública e não à sua totalidade, deixando livre a escolha tecnológica. Os requisitos mínimos são diferenciados entre os Estados-Membros.
D. Seguimento
Quando será revista esta política?
A Comissão avaliará a nova legislação em 2027.