

Bruxelas, 1 de junho de 2017
(OR. en)

**Dossiê interinstitucional:
2017/0114 (COD)**

**9672/17
ADD 2**

**TRANS 216
FISC 117
ENV 547
CODEC 927
IA 95**

NOTA DE ENVIO

de:	Secretário-Geral da Comissão Europeia, assinado por Jordi AYET PUIGARNAU, Diretor
data de receção:	1 de junho de 2017
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	SWD(2017) 181 final
Assunto:	DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO RESUMO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO que acompanha o documento Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 1999/62/CE relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infraestruturas e Proposta de Diretiva do Conselho que altera a Diretiva 1999/62/CE relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infraestruturas, no que diz respeito a determinadas disposições de tarifação sobre veículos

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento SWD(2017) 181 final.

Anexo: SWD(2017) 181 final

Bruxelas, 31.5.2017
SWD(2017) 181 final

DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO

RESUMO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO

que acompanha o documento

**Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho
que altera a Diretiva 1999/62/CE relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados
de mercadorias pela utilização de certas infraestruturas**

e

**Proposta de Diretiva do Conselho que altera a Diretiva 1999/62/CE relativa à
aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas
infraestruturas, no que diz respeito a determinadas disposições de tarifação sobre
veículos**

{COM(2017) 275 final}
{SWD(2017) 180 final}

Ficha de síntese
Avaliação de impacto relativa à revisão da Diretiva 1999/62/CE
A. Necessidade de agir
Qual o problema e porque tem dimensão europeia?
Estão em causa quatro problemas: 1. O transporte rodoviário é responsável por 17 % das emissões de CO₂ da UE e a utilização de veículos de emissões zero ou de baixas emissões é insuficiente para atingir as metas em matéria de clima e de energia para 2030 2. A qualidade das estradas da UE continua a degradar-se, devido ao declínio dos investimentos em infraestruturas e ao adiamento dos calendários de manutenção que não têm em consideração os impactos económicos a longo prazo 3. Alguns Estados-Membros introduziram taxas baseadas no tempo de utilização (vinhetas), que discriminam os condutores estrangeiros e ocasionais 4. A poluição atmosférica e o congestionamento gerados pelos veículos rodoviários representam custos significativos para a sociedade Todos estes problemas poderiam ser resolvidos através de uma tarifação rodoviária justa e eficiente. No entanto, as portagens são aplicadas de forma incompleta e fragmentada na UE, refletindo dificilmente o custo real da utilização das estradas.
Resultados esperados
O objetivo é promover um transporte rodoviário sustentável e equitativo graças a uma aplicação mais ampla dos princípios do «utilizador-pagador» e do «poluidor-pagador»: 1. Contribuir para a redução das emissões de CO₂ no setor dos transportes, através da tarifação 2. Contribuir para uma qualidade adequada das estradas 3. Garantir que os regimes de tarifação rodoviária não discriminam os automobilistas não residentes, e 4. Utilizar a tarifação rodoviária como um instrumento eficaz para reduzir a poluição atmosférica e o congestionamento.
Qual o valor acrescentado da ação a nível da UE (subsidiariedade)?
As elevadas emissões de CO₂ são um problema mundial que exige uma ação concertada a todos os níveis. A discriminação relativamente aos condutores não residentes é, por natureza, um problema transfronteiriço e só pode ser resolvido a nível supranacional. A degradação da qualidade das estradas, a poluição atmosférica e o congestionamento têm implicações tanto a nível local como à escala da UE. É necessária a coordenação das ações nacionais para garantir a livre circulação de pessoas e mercadorias em toda a União.
B. Soluções
Quais são as várias opções para cumprir os objetivos? Há alguma opção preferida? Em caso negativo, por que razão?
As opções estratégicas diferem em função do nível de intervenção, que vai desde relativamente ligeiro a pesado. As principais medidas da opção 1 consistem em simplificar as disposições existentes, alargar o âmbito de aplicação aos autocarros urbanos/de turismo e, relativamente às disposições em matéria de não discriminação, alargá-lo aos veículos ligeiros. A opção 2 baseia-se na opção 1 e introduz a diferenciação das taxas em função das emissões de CO₂ com a eliminação gradual das vinhetas para os veículos pesados (veículos pesados de mercadorias e autocarros urbanos/de turismo), incentivando simultaneamente a introdução da tarifação baseada na distância percorrida. A opção 3, constituída por duas variantes, inclui medidas adicionais para veículos de passageiros e veículos comerciais ligeiros, destinadas a combater o congestionamento interurbano (3a e 3b), bem como as emissões de CO₂ e de poluentes, através da diferenciação das portagens e dos direitos de utilização para os veículos ligeiros (PO3b). A opção 4 prevê a eliminação gradual das vinhetas para todos os veículos e impõe a tarifação dos custos externos para os veículos pesados.

A opção 3b é a opção preferida. A opção 4 seria mais eficaz para atingir os objetivos, mas implica custos mais elevados. Sob reserva de decisão política, algumas medidas da opção 4 poderiam ser aditadas à opção 3b com um período de introdução suficientemente longo para permitir uma adaptação gradual e para repartir os custos.

Quais são as perspetivas dos vários intervenientes? Quem apoia cada uma das opções?

A opção 1 é, de um modo geral, apoiada pelas partes interessadas, embora alguns Estados-Membros se oponham à adoção de medidas relativas à qualidade das estradas. A promoção de veículos de baixas emissões (opção 2) beneficia de um amplo apoio, enquanto alguns Estados-Membros se opõem à eliminação gradual das vinhetas para os veículos pesados. As medidas em matéria de tarifação do congestionamento (opção 3) foram objeto de algum ceticismo, mas as partes interessadas concordam que, se forem implementadas, essa tarifação deve aplicar-se a todos os veículos. A opção 4 foi encarada com reservas, uma vez que contém sérias obrigações para os Estados-Membros.

C. Impactos da opção preferida
Quais são os benefícios da opção preferida (se existirem, para além dos objetivos principais)?
A opção 3b iria • reduzir os custos de congestionamento em 9 mil milhões de EUR até 2030, proporcionar receitas de portagem adicionais de 10 mil milhões de EUR/ano e ajudar a aumentar em 25 % o investimento em estradas • reduzir significativamente as emissões de CO₂, de NO_x e de partículas • melhorar a saúde pública e reduzir os custos da poluição atmosférica e dos acidentes (0,37 mil milhões de EUR até 2030) • gerar até 208 000 novos postos de trabalho e benefícios adicionais de 0,19 % do PIB, e • contribuir para a igualdade de tratamento dos cidadãos da UE, reduzindo para metade o preço das vinhetas de curto prazo.
Quais são os custos da opção preferida (se existirem, para além dos objetivos principais)?
Os custos de transporte de mercadorias poderiam aumentar 1,1 %, enquanto os custos para os passageiros permaneceriam inalterados. Os custos para as autoridades incluem a implantação de novos sistemas de portagem ou a expansão dos existentes no que respeita aos Estados-Membros em causa (investimento único de 1,2 a 1,4 mil milhões de EUR no total), e despesas de funcionamento de 168 a 200 milhões de EUR/ano. O alargamento da tarifação rodoviária a novas partes da rede e a novos grupos de utilizadores poderia aumentar os custos de conformidade para os utilizadores da estrada em 198 a 228 milhões de EUR/ano.
Quais são os efeitos para as PME e a competitividade?
Cerca de 100 % das empresas de transporte rodoviário são PME, cujos custos de conformidade seriam aumentados devido ao alargamento das portagens rodoviárias; no entanto, a maioria dos custos adicionais são repercutidos nos clientes, conduzindo a um aumento dos preços marginal (menos de 0,25 %). A possibilidade de reduzir os impostos sobre veículos poderia compensar parte do aumento dos custos. O aumento do investimento em infraestruturas teria um forte impacto positivo na indústria da construção.
O impacto nos orçamentos e administrações públicas nacionais será significativo?
O setor público beneficiará de receitas adicionais, possíveis à custa do investimento na implantação e na exploração de novos sistemas eletrónicos de portagem. O impacto líquido nos orçamentos dos Estados-Membros pode traduzir-se num excedente de cerca de 10 mil milhões de EUR por ano.
Haverá outros impactos significativos?
Prevê-se uma diminuição relativamente forte do consumo de gasóleo (até 1,3 %).
Proporcionalidade?
A iniciativa contribui simplesmente para a realização dos objetivos. Em vez de exigir a aplicação da tarifação rodoviária, coordena e facilita a ação a nível nacional. Os custos para os Estados-Membros, para as empresas e para os cidadãos são reduzidos em comparação com os potenciais benefícios. Por conseguinte, não excede o que é necessário para resolver os problemas identificados e alcançar os objetivos.
D. Seguimento
Quando será revista esta política?
A Comissão avaliará a nova legislação em 2025.