



Bruxelas, 14.7.2021  
SWD(2021) 632 final

**DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO**

**RELATÓRIO DO RESUMO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO**

*que acompanha o documento*

**Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho**

**relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a  
Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho**

{COM(2021) 559 final} - {SEC(2021) 560 final} - {SWD(2021) 631 final} -  
{SWD(2021) 637 final} - {SWD(2021) 638 final}

## Ficha de síntese

Avaliação de impacto sobre a proposta de revisão da Diretiva 2014/94 do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos

### A. Necessidade de agir

#### Qual o problema e por que motivo tem dimensão europeia?

Em resposta à ambição acrescida em matéria de clima para 2030 estabelecida pelo Pacto Ecológico Europeu e pelo Plano para a Meta Climática da Comissão, a Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente confirma a necessidade de acelerar rapidamente a adoção de veículos e embarcações de emissões nulas ou de baixas emissões. É necessária uma rede suficientemente densa e generalizada de infraestruturas públicas de carregamento e abastecimento acessíveis para apoiar esta adoção. A avaliação indicou que a diretiva não é adequada ao objetivo de servir a infraestrutura de carregamento e abastecimento necessária em resposta à ambição acrescida em matéria de clima para 2030. Devido a lacunas nas disposições da atual diretiva, os principais problemas incluem: 1) o planeamento das infraestruturas dos Estados-Membros ao abrigo da diretiva carece, em média, do nível de ambição e de coerência necessário, conduzindo a infraestruturas insuficientes e distribuídas de forma desigual; 2) persistem problemas de interoperabilidade em termos de ligações físicas e normas de comunicação, incluindo a ligação à rede elétrica; e 3) falta informação transparente aos consumidores e sistemas de pagamento fáceis de utilizar, o que afeta a aceitação por parte dos utilizadores. Sem uma maior intervenção a nível da UE, esta falta de infraestruturas interoperáveis e de fácil utilização de carregamento e abastecimento poderá tornar-se um obstáculo ao necessário crescimento do mercado de veículos e embarcações com nível nulo ou baixo de emissões, tendo em conta o aumento da ambição em matéria de clima para 2030.

#### O que se espera alcançar com a iniciativa?

A fim de contribuir para alcançar a neutralidade climática até 2050 e de contribuir para a redução da poluição atmosférica, a presente iniciativa procura garantir a disponibilidade e a usabilidade de uma rede densa e generalizada de infraestruturas para combustíveis alternativos em toda a UE. Todos os utilizadores de veículos movidos a combustíveis alternativos (incluindo embarcações e aeronaves) poderão circular facilmente em toda a UE, graças a infraestruturas essenciais como autoestradas, portos e aeroportos. Os objetivos específicos são os seguintes: 1) assegurar infraestruturas mínimas para apoiar a necessária adoção de veículos movidos a combustíveis alternativos em todos os modos de transporte e em todos os Estados-Membros, a fim de cumprir o objetivo climático da UE, 2) assegurar a plena interoperabilidade da infraestrutura e 3) assegurar a plena informação aos utilizadores e opções de pagamento adequadas.

#### Qual é o valor acrescentado da ação a nível da UE (subsidiariedade)?

A conectividade plena e uma experiência sem descontinuidades dos utilizadores ao longo da rede europeia de transportes para veículos e embarcações com nível nulo ou baixo de emissões, asseguradas através de uma quantidade suficiente de infraestruturas e da plena interoperabilidade transfronteiras entre as mesmas, é um pré-requisito para cumprir o objetivo do Pacto Ecológico Europeu de redução das emissões de gases com efeito de estufa no setor dos transportes e para o desenvolvimento de um mercado comum dos transportes na UE. Estes objetivos só podem ser alcançados através de um quadro legislativo europeu comum. A revisão da diretiva contribuirá para a coerência no desenvolvimento e na implantação de frotas de veículos, para as infraestruturas de carregamento e abastecimento, bem como para a informação e os serviços aos utilizadores.

### B. Soluções

#### Quais são as várias opções para alcançar os objetivos? Há alguma opção preferida? Em caso negativo, por que razão?

Foram analisadas três opções legislativas (OL) que garantem a disponibilidade de infraestruturas de carregamento e abastecimento suficientes, interoperáveis e de fácil utilização para apoiar a adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões até 2030 e mais além. Todas as opções incluem metas de implantação obrigatórias a nível nacional, mas variam em termos da prescrição da localização desta infraestrutura, do nível de harmonização dos conectores físicos e dos protocolos de comunicação, bem como em termos da informação e dos serviços a oferecer aos consumidores. A opção preferida é a OL2, uma vez que garante, de um modo geral, uma quantidade suficiente de infraestruturas, bem como infraestruturas suficientes na rede transeuropeia de transportes (RTE-T), deixando simultaneamente aos Estados-Membros flexibilidade em termos da localização e capacidade precisas da infraestrutura. Além disso, é assegurada a plena interoperabilidade e o acesso dos utilizadores a todas as informações e serviços pertinentes.

**Quais são as perspetivas das várias partes interessadas? Quem apoia cada uma das opções?**

A opção legislativa preferida (OL2) é apoiada pela indústria automóvel, por muitos fabricantes e operadores de infraestruturas de carregamento e abastecimento, pelo setor da eletricidade e por muitas associações da sociedade civil, embora existam diferentes pontos de vista relativamente aos requisitos quantitativos. No entanto, os portos e aeroportos manifestaram preocupações quanto aos custos adicionais da disponibilização de infraestruturas associadas, em especial para o fornecimento de energia elétrica em terra (OPS) e para o fornecimento de eletricidade a aeronaves estacionadas. As autoridades públicas apoiam em grande medida uma revisão da diretiva, em especial no que diz respeito à interoperabilidade e à facilidade de utilização, mas os pontos de vista são mais divergentes quando se trata das metas de implantação obrigatórias, sobretudo no que diz respeito às metas para as infraestruturas de carregamento baseadas na frota de veículos.

**C. Impacto da opção preferida****Quais são os benefícios da opção preferida (se existir; caso contrário, das principais opções)?**

A redução das emissões de CO<sub>2</sub> e de poluentes atmosféricos trará **benefícios para a sociedade**. De uma forma geral, os investimentos na quantidade e qualidade das infraestruturas não levarão diretamente a uma maior adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões, desencadeada antes por outras políticas, como, por exemplo, as normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> para automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros. No entanto, só se houver uma infraestrutura suficiente e interoperável que ofereça serviços mínimos aos consumidores é que se pode esperar que os veículos cheguem ao mercado na medida do necessário para alcançar o objetivo do Plano para a Meta Climática da UE. A redução dos custos externos das emissões de CO<sub>2</sub> está estimada em cerca de 445 mil milhões de euros em relação ao cenário de base para o período de 2021–2050, expressa como valor atual, enquanto a redução dos custos externos da poluição atmosférica se situa nos 75 mil milhões de euros. Estas reduções são impulsionadas por outras políticas, mas possibilitadas pela adoção de infraestruturas. Prevê-se que a opção preferida tenha um impacto positivo na inovação, em especial no domínio do desenvolvimento de veículos e embarcações com nível nulo ou baixo de emissões, serviços inovadores aos utilizadores com base numa infraestrutura de dados comum, modelos empresariais conexos, mas também no desenvolvimento de tecnologias de carregamento e abastecimento mais inovadoras. Estas inovações deverão reforçar a competitividade da indústria europeia.

**Quais são os custos da opção preferida (se existir; caso contrário, das principais opções)?**

Prevê-se que os custos totais das infraestruturas, incluindo os custos de capital e de funcionamento das infraestruturas plenamente interoperáveis e conviviais, ascendam a 67,1–70,5 mil milhões de euros no período de 2021–2050, comparativamente com o cenário de base, expressos como valor atual, dos quais 60,3–63,7 mil milhões de euros serão atribuídos às infraestruturas rodoviárias, 5,9 mil milhões de euros ao transporte por via navegável e 0,9 mil milhões de euros à aviação. Não há impactos negativos diretos significativos nos domínios económico, social ou ambiental.

**Quais são os efeitos para as PME e a competitividade?**

As opções legislativas aumentam a certeza da procura do mercado a longo prazo em todos os Estados-Membros. Tal beneficiará, de um modo geral, todas as empresas ativas neste mercado. Especialmente no mercado da mobilidade elétrica, os novos intervenientes no mercado são frequentemente PME que beneficiarão da implantação acelerada de infraestruturas de carregamento ao abrigo da diretiva e das disposições relativas à partilha de dados através dos pontos de acesso nacionais dos Estados-Membros. A competitividade das empresas ativas na instalação e exploração de infraestruturas de carregamento e abastecimento aumentará com qualquer das opções legislativas, uma vez que uma maior procura de práticas de carregamento e de abastecimento suscitada pelas normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> para automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros, mas também para veículos pesados, conduzirá a uma melhor rentabilidade das operações, complementada pela diminuição dos custos das tecnologias.

**Haverá impactos significativos nos orçamentos e nas administrações públicas nacionais?**

Os custos para as autoridades públicas decorrentes dos requisitos de revisão e atualização dos quadros de ação nacionais e de apresentação de relatórios sobre a implantação são os mesmos que os do cenário de base. No cenário de base, estima-se que ascendam a 3 400 000 EUR (126 000 EUR por Estado-Membro) para cada ciclo de apresentação de relatórios no âmbito dos quadros de ação nacionais previstos para cada três anos. Os custos de monitorização podem aumentar, em certa medida, para informar sobre o cumprimento das metas rigorosas estabelecidas. Contudo, não é possível quantificar os custos adicionais em relação ao ponto de partida; além disso, a disponibilização de formatos de dados normalizados, da transferência digitalizada de dados e de um sistema comum de apresentação de relatórios aos pontos de acesso nacionais dos Estados-Membros simplificará a apresentação de relatórios de um modo geral ao abrigo da diretiva. Prevê-se que os

investimentos em infraestruturas sejam, em grande medida, cobertos por investimentos privados. No entanto, especialmente na fase inicial do desenvolvimento do mercado, as autoridades públicas terão de apoiar financeiramente alguns dos investimentos de mercado com intensidades de auxílio decrescentes ao longo do tempo. Até 2030, prevê-se que as autoridades públicas tenham de contribuir, em média, com 0,64 mil milhões de euros por ano (41 % do total de investimentos). Para o período 2031–2050, prevê-se que o apoio público ascenda, em média, a 0,45 mil milhões de euros por ano (10 % do total de investimentos).

#### **Haverá outros impactos significativos?**

Os consumidores terão acesso a infraestruturas suficientes e plenamente interoperáveis, informações relacionadas e serviços que tornem as viagens com veículos de emissões nulas ou com baixas emissões em toda a UE mais cómodas e previsíveis, uma vez que serão abordadas as questões relativas à garantia da plena informação aos utilizadores e de opções de pagamento adequadas. Contudo, não é possível quantificar esses benefícios.

#### **Proporcionalidade**

Nenhuma das opções legislativas vai além do que é necessário para alcançar os objetivos políticos globais. A intervenção proposta assegura a adoção de infraestruturas suficientes para o carregamento e o abastecimento de veículos movidos a combustíveis alternativos na União, necessárias para cumprir a ambição acrescida em matéria de clima e energia para 2030 e o objetivo global de alcançar a neutralidade climática até 2050.

### **D. Acompanhamento**

#### **Quando será revista a política?**

A política será revista no final de 2026, a fim de avaliar o nível de implantação da infraestrutura para combustíveis alternativos em relação à adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões, bem como a evolução tecnológica, em especial nos transportes por vias navegáveis e na aviação, mas também no transporte ferroviário, com vista a determinar a necessidade de infraestruturas para combustíveis alternativos nesses setores.