

# Jornal Oficial

## da União Europeia

# C 275 E

48.º ano

Edição em língua  
portuguesa

## Comunicações e Informações

8 de Novembro de 2005

<u>Número de informação</u>	Índice	Página
	I <i>Comunicações</i>	
	<b>Conselho</b>	
2005/C 275 E/01	Posição Comum (CE) n.º 33/2005, de 6 de Setembro de 2005, do Conselho, deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de uma directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 1999/62/CE relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infra-estruturas .....	1
2005/C 275 E/02	Posição Comum (CE) n.º 34/2005, de 23 de Setembro de 2005, adoptada pelo Conselho deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de uma directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à eficiência na utilização final de energia e aos serviços energéticos e que revoga a Directiva 93/76/CEE do Conselho .....	19

**PT**

## I

(Comunicações)

## CONSELHO

## POSIÇÃO COMUM N.º 33

de 6 de Setembro de 2005

**tendo em vista a adopção da Directiva 2005/.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho de ... que altera a Directiva 1999/62/CE relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infra-estruturas**

(2005/C 275 E/01)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 1 do artigo 71.º,

Tendo em conta a Directiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Junho de 1999, relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infra-estruturas <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 7.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu <sup>(2)</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões <sup>(3)</sup>,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado <sup>(4)</sup>,

Considerando o seguinte:

(1) A eliminação das distorções da concorrência entre as empresas de transportes dos Estados-Membros, o bom funcionamento do mercado interno e a melhoria da competitividade dependem da criação de mecanismos

equitativos de imputação dos custos de utilização das infra-estruturas aos transportadores. Já se atingiu um certo nível de harmonização com a Directiva 1999/62/CE.

(2) É indispensável um sistema de tarifação mais equitativo na utilização da infra-estrutura rodoviária, a fim de encorajar transportes sustentáveis na Comunidade. O objectivo de optimização da rede rodoviária existente e de uma sensível redução dos seus efeitos negativos deverá ser atingido sem encargos suplementares para os operadores, no interesse de um sólido crescimento económico e de um bom funcionamento do mercado interno.

(3) No Livro Branco intitulado «Política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções», a Comissão anunciou a sua intenção de propor uma directiva sobre a tarifação da utilização das infra-estruturas rodoviárias. Em 12 de Fevereiro de 2003, aquando da aprovação do relatório sobre as conclusões do Livro Branco, o Parlamento Europeu confirmou a necessidade de tarifar o uso das infra-estruturas. Após o Conselho Europeu de Gotemburgo de 15 de Junho de 2001, que dedicou especial atenção ao tema dos transportes sustentáveis, também o Conselho Europeu de Copenhaga de 12 e 13 de Dezembro de 2002 e o Conselho Europeu de Bruxelas de 20 e 21 de Março de 2003 acolheram favoravelmente o propósito da Comissão de apresentar uma nova Directiva «Eurovinheta».

(4) Para a determinação do preço das portagens, a Directiva 1999/62/CE toma em consideração os custos de construção, exploração, manutenção e desenvolvimento das infra-estruturas. É necessário prever uma disposição especial para garantir clareza em matéria de custos de construção susceptíveis de serem tomados em conta.

<sup>(1)</sup> JO C 187 de 20.7.1999, p. 42. Directiva alterada pelo Acto de Adesão de 2003.

<sup>(2)</sup> JO C 241 de 28.9.2004, p. 58.

<sup>(3)</sup> JO C 109 de 30.4.2004, p. 14.

<sup>(4)</sup> Parecer do Parlamento Europeu de 20 de Abril de 2004 (JO C 104 E de 30.4.2004, p. 372), Posição Comum do Conselho de 6 de Setembro de 2005 e Posição do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

- (5) As operações de transporte rodoviário internacional concentram-se na rede transeuropeia de transportes rodoviários. Além disso, o bom funcionamento do mercado interno é essencial para o transporte comercial. Nestas circunstâncias, o quadro comunitário deverá abranger o transporte comercial na rede rodoviária transeuropeia, tal como previsto na Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho de 1996, sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes<sup>(1)</sup>. Em conformidade com o princípio da subsidiariedade, os Estados-Membros deverão poder aplicar portagens e/ou direitos de utilização em estradas não incluídas na rede rodoviária transeuropeia, de acordo com o Tratado.
- (6) Por questões de eficiência de custos na implementação dos sistemas de cobrança de portagens, a infra-estrutura a que a portagem se aplica não tem de estar toda necessariamente sujeita a restrições de acesso para controlo da cobrança de portagens. Os Estados-Membros podem optar por implementar a presente directiva através da cobrança de portagens num único ponto específico da infra-estrutura a que a portagem se aplica.
- (7) As portagens deverão basear-se no princípio da amortização dos custos das infra-estruturas. Caso essas infra-estruturas tenham sido co-financiadas pelo Orçamento Geral da União Europeia, a contribuição proveniente dos fundos comunitários não deverá ser amortizada através das portagens, a menos que existam disposições específicas nos instrumentos comunitários aplicáveis, que, ao estabelecerem o montante de co-financiamento comunitário, tenham em conta futuras receitas das portagens.
- (8) O facto de, ao optar por veículos menos poluentes e por períodos e itinerários de menor saturação, o utilizador poder tomar decisões que irão influenciar o preço das portagens constitui uma importante componente de um sistema de tarifação. Assim, é conveniente que os Estados-Membros possam diferenciar as portagens de acordo com a categoria de emissões do veículo (classificação «EURO») e o nível de danos causados às estradas, bem como com o local, o período do dia e o nível de congestionamento. Essa diferenciação deverá ser proporcional ao objectivo a atingir.
- (9) Os aspectos de tarifação comercial da utilização das infra-estruturas rodoviárias não abrangidos pela presente directiva deverão obedecer às regras do Tratado.
- (10) A presente directiva não afecta a faculdade de os Estados-Membros que introduzam um sistema de portagens e/ou de direitos de utilização das infra-estruturas preverem, sem prejuízo dos artigos 87.º e 88.º do Tratado, a devida compensação por esses encargos. Tal compensação não deverá originar distorções de concorrência no mercado interno, devendo ser-lhe aplicáveis as disposições relevantes do direito comunitário, em especial as taxas mínimas do imposto sobre veículos constantes do anexo I da Directiva 1999/62/CE e a Directiva 2003/96/CE do Conselho, de 29 de Outubro de 2003, que reestrutura o quadro comunitário de tributação dos produtos energéticos e da electricidade<sup>(2)</sup>.
- (11) Sempre que os Estados-Membros cobrem portagens ou direitos de utilização das estradas da rede rodoviária transeuropeia, as estradas sujeitas a tarifação deverão beneficiar de prioridade adequada nos calendários de manutenção dos Estados-Membros.
- (12) Deverão merecer especial atenção as regiões de montanha como os Alpes ou os Pirenéus. O lançamento de novos grandes projectos de infra-estruturas falhou frequentemente devido à falta dos substanciais recursos financeiros necessários. Nessas regiões, os utilizadores poderão, pois, ser obrigados a suportar um montante suplementar destinado a financiar projectos essenciais com um valor europeu muito elevado, envolvendo eventualmente outro modo de transporte no mesmo corredor. Esse montante deverá estar em estreita correlação com as necessidades financeiras do projecto. Deverá, além disso, estar correlacionado com o nível de base das portagens, a fim de evitar encargos artificialmente elevados num corredor, o que poderia conduzir a desvios de tráfego para outros corredores, causando problemas locais de congestionamento e uma utilização ineficaz das redes.
- (13) As taxas não deverão ser discriminatórias, nem a sua cobrança implicar formalidades excessivas ou criar obstáculos nas fronteiras internas. Em consequência, deverão ser adoptadas medidas adequadas para facilitar o pagamento por parte dos utilizadores ocasionais, nomeadamente quando as portagens e/ou direitos de utilização forem cobrados exclusivamente através de um sistema que exija o recurso a um dispositivo de pagamento electrónico (unidade de bordo).
- (14) Para assegurar uma aplicação coerente e harmonizada do sistema de tarifação das infra-estruturas, os novos sistemas de cobrança de portagens deverão calcular os custos de acordo com uma série de princípios fundamentais ou fixá-los num montante que não exceda o que resultaria da aplicação desses princípios. Estes requisitos não deverão ser aplicáveis aos sistemas existentes, a não ser que estes venham a sofrer alterações substanciais no futuro. Nestas alterações incluem-se transformações significativas dos termos e condições iniciais do regime de cobrança de portagens mediante a modificação de um

<sup>(1)</sup> JO L 228 de 9.9.1996, p. 1. Decisão com a última redacção que lhe foi dada pela Decisão n.º 884/2004/CE (JO L 167 de 30.4.2004, p. 1).

<sup>(2)</sup> JO L 283 de 31.10.2003, p. 51. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2004/75/CE (JO L 157 de 30.4.2004, p. 100).

contrato com o operador do sistema, excluindo-se embora as alterações previstas no plano inicial. No caso dos contratos de concessão, poderão ser implementadas alterações significativas na sequência de concurso público. Num esforço de transparência, sem criar obstáculos ao funcionamento da economia de mercado e às parcerias entre os sectores público e privado, os Estados-Membros deverão ainda comunicar à Comissão, para que esta emita parecer, os valores unitários e outros parâmetros que tencionem aplicar para calcular os vários elementos de custo das portagens ou, em caso de contratos de concessão, o contrato pertinente e o cenário de base. Os pareceres aprovados pela Comissão previamente à introdução de novos sistemas de cobrança de portagens nos Estados-Membros em nada prejudicam a obrigação da Comissão, decorrente do Tratado, de garantir a aplicação da legislação comunitária.

- (15) Para desenvolver o sistema de tarifação da utilização da infra-estrutura rodoviária, são ainda necessários outros progressos técnicos. É necessário criar um procedimento que permita à Comissão adaptar os requisitos da Directiva 1999/62/CE ao progresso técnico após consultar os Estados-Membros para esse efeito.
- (16) As medidas necessárias à execução da presente directiva serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão <sup>(1)</sup>.
- (17) Atendendo a que o objectivo da presente directiva, ou seja, a harmonização das condições aplicáveis às portagens e direitos de utilização das infra-estruturas rodoviárias, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros isoladamente e pode, pois, devido à sua dimensão europeia e tendo em atenção a salvaguarda do mercado interno dos transportes, ser melhor alcançado ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aquele objectivo.
- (18) A Directiva 1999/62/CE deve ser alterada em consequência,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

#### Artigo 1.º

A Directiva 1999/62/CE é alterada do seguinte modo:

<sup>(1)</sup> JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

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

a) A alínea a) passa a ter a seguinte redacção:

«a) “Rede rodoviária transeuropeia”, a rede rodoviária definida na secção 2 do anexo I da Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho de 1996, relativa às orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes (\*), tal como ilustrada nos mapas. Os mapas remetem para as secções correspondentes mencionadas no dispositivo e/ou no anexo II a esta decisão;

(\*) JO L 228 de 9.9.1996, p. 1. Decisão com a última redacção que lhe foi dada pela Decisão n.º 884/2004/CE (JO L 167 de 30.4.2004, p. 1).»

b) São inseridas as seguintes alíneas:

«aa) “Custos de construção”, os custos relacionados com a construção, incluindo, se for caso disso, os custos de financiamento:

— das novas infra-estruturas ou de novas melhorias introduzidas nas infra-estruturas (incluindo reparações estruturais significativas), ou

— das infra-estruturas ou das melhorias introduzidas nas infra-estruturas (incluindo reparações estruturais significativas) que tenham sido concluídas, no máximo, 30 anos antes de ... (\*), no caso de em (\*) se encontrar já em vigor um novo sistema de cobrança de portagens, ou, no máximo, 30 anos antes da instituição de quaisquer novos sistemas de cobrança de portagens introduzidos após ... (\*); os custos das infra-estruturas ou das melhorias introduzidas nas infra-estruturas concluídas antes dos referidos prazos podem também ser considerados custos de construção, caso:

i) o Estado-Membro tenha criado um sistema de cobrança prevendo a amortização desses custos através de um contrato com um operador do sistema de cobrança de portagens, ou outro acto jurídico de efeito equivalente, que entre em vigor até ... (\*), ou

ii) o Estado-Membro possa demonstrar que a construção da infra-estrutura em causa depende do facto de o seu período de vida pré-definido ser superior a 30 anos.

(\*) 24 meses a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

De qualquer modo, a proporção dos custos de construção, a ter em conta, não deverá exceder a proporção do actual período de vida pré-definido dos componentes da infra-estrutura ainda não amortizados em ... (\*), ou à data em que é introduzido o novo sistema de cobrança de portagens, se esta for posterior.

Os custos das infra-estruturas ou das melhorias introduzidas nas infra-estruturas podem incluir as despesas com infra-estruturas específicas que se destinem a reduzir os danos decorrentes do ruído ou a melhorar a segurança rodoviária e os pagamentos efectivamente executados pelo operador da infra-estrutura que correspondam a elementos ambientais objectivos, como a protecção contra a contaminação do solo;

- ab) “Custos de financiamento”, os juros sobre os empréstimos contraídos e/ou a remuneração do financiamento da aquisição de participações por accionistas;
- ac) “Reparações estruturais significativas”, as reparações estruturais, com exclusão das reparações que já não tenham actualmente qualquer vantagem para os utentes da rede rodoviária, por exemplo quando as obras de reparação tenham sido substituídas por novas obras de renovação das camadas de desgaste ou outras obras de construção.»;
- c) A alínea b) passa a ter a seguinte redacção:
- «b) “Portagem”, um determinado montante a pagar pela realização, por um veículo, de um dado percurso nas infra-estruturas referidas no n.º 1 do artigo 7.º; esse montante deve ter por base a distância percorrida e a categoria do veículo.»;
- d) É inserida a seguinte alínea:
- «ba) “Montante médio ponderado das portagens”, o total das receitas provenientes das portagens cobradas em determinado período, dividido pelo número de quilómetros percorridos pelos veículos numa determinada rede sujeita a portagem no mesmo período, sendo as receitas e os quilómetros percorridos pelos veículos calculados relativamente aos veículos a que se aplicam portagens.»;
- e) As alíneas c), d), e) e f), passam a ter a seguinte redacção:
- «c) “Direito de utilização”, um determinado montante cujo pagamento confere o direito à utilização, por um veículo, das infra-estruturas referidas no n.º 1 do artigo 7.º durante um dado período de tempo;
- d) “Veículo”, um veículo a motor ou um conjunto de veículos articulados destinados ou exclusivamente utilizados no transporte rodoviário de mercadorias e com um peso máximo autorizado superior a 3,5 toneladas;

e) Veículo da categoria “EURO 0”, “EURO I”, “EURO II”, “EURO III”, “EURO IV”, “EURO V” e “VEA”, um veículo que satisfaz os limites de emissão estabelecidos no anexo 0;

f) “Categoria do veículo”, a categoria na qual um veículo é classificado segundo o número de eixos, as dimensões ou o peso, ou qualquer outro factor de classificação dos veículos consoante os danos causados às estradas, designadamente o sistema de classificação por danos causados às estradas estabelecido no anexo IV, desde que o sistema de classificação utilizado se baseie nas características dos veículos que figuram na documentação do veículo utilizada em todos os Estados-Membros ou que são claramente visíveis.»;

f) São aditadas as seguintes alíneas:

«g) “Contrato de concessão”, uma “concessão de obras públicas” ou uma “concessão de serviços”, conforme definidas no artigo 1.º da Directiva 2004/18/CE, de 31 de Março de 2004, 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 (\*);

h) “Portagem concessionada”, uma portagem cobrada por um concessionário ao abrigo de um contrato de concessão.

(\*) JO L 134 de 30.4.2004, p. 114. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1874/2004 da Comissão (JO L 326 de 29.10.2004, p. 17).»

2. O artigo 7.º é alterado do seguinte modo:

a) Os n.ºs 1, 2, 3 e 4 passam a ter a seguinte redacção:

«1. Os Estados-Membros só podem manter ou introduzir portagens e/ou direitos de utilização na rede rodoviária transeuropeia, ou em troços dessa rede, nas condições previstas nos n.ºs 2 a 12. Esse facto não prejudica o direito de os Estados-Membros aplicarem portagens e/ou direitos de utilização em estradas que não pertençam à rede rodoviária transeuropeia ou a outras categorias de veículos a motor não abrangidas pela definição de “veículo” em circulação na rede rodoviária transeuropeia, de acordo com o Tratado.

2. Os Estados-Membros podem optar por manter ou introduzir portagens e/ou direitos de utilização unicamente em relação a veículos cujo peso máximo autorizado seja igual ou superior a 12 toneladas. Caso um Estado-Membro opte por aplicar portagens e/ou direitos de utilização a veículos de peso inferior, aplicar-se-á o disposto na presente directiva.

(\*) 24 meses a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

3. Não podem ser aplicadas simultaneamente portagens e direitos de utilização a uma dada categoria de veículos pela utilização de um mesmo troço rodoviário. Todavia, os Estados-Membros podem igualmente aplicar portagens nas redes em que sejam cobrados direitos de utilização de pontes, túneis e passagens de montanha.

4. As portagens e direitos de utilização são aplicados sem discriminação, directa ou indirecta, por razões associadas à nacionalidade do transportador, ao país ou local de estabelecimento do transportador ou de registo do veículo ou à origem ou destino da operação de transporte.»

b) São inseridos os seguintes números:

«4A. Os Estados-Membros podem prever reduções das taxas das portagens ou dos direitos de utilização, ou isenções da obrigação de pagamento de portagens ou direitos de utilização, relativamente aos veículos isentos da obrigação de instalarem e utilizarem um aparelho de controlo, em conformidade com o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários (\*), e nos casos abrangidos pelas alíneas a) e b) do n.º 2 do artigo 6.º da presente directiva e sujeitos às condições nelas estabelecidas.

4B. Como as estruturas de tarifação que envolvem descontos ou reduções de portagem para utilizadores frequentes podem conduzir a verdadeiras poupanças em custos administrativos para o operador da infra-estrutura, os Estados-Membros podem prever esses descontos ou reduções, sob condição de que:

- respeitem as condições enunciadas na alínea a) do n.º 10,
- estejam em conformidade com o Tratado, nomeadamente com os artigos 12.º, 49.º, 86.º e 87.º,
- não distorçam a concorrência no mercado interno,
- a estrutura de tarifação daí resultante seja linear, proporcionada e disponível em termos idênticos para todos os utilizadores e não implique custos adicionais para outros utilizadores sob a forma de portagens mais elevadas.

Os referidos descontos e reduções não deverão, em todo o caso, exceder 13 % da portagem paga por veículos equivalentes não elegíveis para efeitos de desconto ou redução.

4C. Todos os regimes de desconto e redução serão comunicados à Comissão, que verificará a sua conformidade com as condições previstas nos n.ºs 4-A e 4-B e os aprovará nos termos do n.º 2 do artigo 9.ºC.

(\*) JO L 370 de 31.12.1985, p. 8. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo

Regulamento (CE) n.º 432/2004 da Comissão (JO L 71 de 10.3.2004, p. 3).»

c) O n.º 6 passa a ter a seguinte redacção:

«6. O sistema de cobrança de portagens e/ou direitos de utilização não deverá, de forma injustificada, prejudicar financeiramente ou de outro modo os utilizadores não regulares da rede rodoviária. Nos casos específicos de cobrança de portagens e/ou direitos de utilização exclusivamente através de um sistema que requeira a utilização de uma unidade embarcada a bordo do veículo, os Estados-Membros facultarão as unidades adequadas no âmbito de acordos administrativos e económicos razoáveis.»

d) São revogados o segundo e terceiro parágrafos do n.º 7;

e) Os n.ºs 9 e 10 passam a ter a seguinte redacção:

«9. As portagens baseiam-se no princípio da amortização exclusiva dos custos das infra-estruturas. Especificamente, o montante médio ponderado das portagens deve estar relacionado com os custos de construção e com os custos de exploração, manutenção e desenvolvimento da rede de infra-estruturas em causa. O montante médio ponderado das portagens poderá também incluir uma remuneração de capital ou uma margem de lucro baseadas nas condições de mercado.

10. a) Sem prejuízo do disposto no n.º 9 relativamente ao montante médio ponderado das portagens, os Estados-Membros podem fazer variar as taxas das portagens nomeadamente a fim de combater os danos ambientais, fazer face ao congestionamento, minimizar os danos causados às infra-estruturas, otimizar a utilização de uma dada infra-estrutura ou promover a segurança rodoviária, desde que tal variação:

- seja proporcional ao objectivo prosseguido,
- seja transparente e não discriminatória, especialmente no que respeita à nacionalidade do transportador, ao país ou local de estabelecimento do transportador ou local de registo do veículo e à origem ou destino da operação de transporte,
- não se destine a gerar receitas adicionais provenientes das portagens; todo e qualquer acréscimo involuntário de receitas (que dê origem a montantes médios ponderados das portagens não conformes com o n.º 9) deve ser contrabalançado mediante alterações da estrutura da variação, a aplicar no prazo de dois anos a contar do final do ano fiscal em que as receitas adicionais sejam geradas,
- respeite os limiares máximos de flexibilidade estabelecidos na alínea b);

b) Nas condições estabelecidas na alínea a), as taxas das portagens poderão variar consoante:

— a classe de emissão EURO, que consta do anexo 0, desde que nenhuma portagem exceda em 100 % a portagem cobrada a veículos equivalentes que obedeçam às mais rigorosas normas de emissão, e/ou

— a hora do dia, o tipo de dia ou a estação do ano, desde que:

i) nenhuma portagem exceda em 100 % a portagem cobrada durante o período mais barato do dia, tipo de dia ou estação do ano, ou

ii) sendo zero a taxa aplicável ao período mais barato, a penalização pela utilização da hora do dia, do tipo de dia ou da estação do ano mais caros não seja superior a 50 % do valor da portagem que de outro modo seria aplicável ao mesmo veículo;

c) Nas condições estabelecidas na alínea a), as taxas das portagens poderão, em casos excepcionais de projectos específicos de elevado interesse europeu, ser sujeitas a outras formas de variação para assegurar a viabilidade comercial desses projectos, sempre que estejam expostos à concorrência directa de outros modos de transporte para veículos. A estrutura de tarifação resultante deve ser linear, proporcionada, divulgada abertamente e acessível em condições idênticas a todos os utilizadores, sem que as despesas adicionais se repercutam sobre outros utilizadores sob a forma de portagens mais elevadas. A Comissão verificará o cumprimento das condições da presente alínea antes da aplicação da estrutura de tarifação em causa.»;

f) São aditados os seguintes números:

«11. Em casos excepcionais de infra-estruturas situadas em regiões montanhosas e depois de informada a Comissão, poderão ser aumentadas as portagens de troços rodoviários específicos:

a) Sujeitos a um forte congestionamento que afecte a livre circulação de veículos; ou

b) Cujas utilizações por veículos cause importantes danos ambientais,

na condição de:

— as receitas geradas pelo aumento serem investidas em projectos prioritários de interesse europeu, identificados no anexo III da Decisão n.º 884/2004/CE, que contribuam directamente para reduzir o congestionamento ou os danos ambientais em causa e localizados no mesmo corredor do troço rodoviário a que é aplicado o aumento,

— o aumento aplicável às portagens moduladas nos termos do n.º 10 não ser superior a 15 % do montante médio ponderado das portagens, calculado de acordo com o disposto no n.º 9, a não ser que as receitas geradas sejam investidas em troços transfronteiriços de projectos prioritários de interesse europeu com infra-estruturas situadas em regiões montanhosas, caso em que o aumento não poderá exceder 25 %,

— a aplicação do aumento não gerar desigualdades de tratamento do tráfego comercial em relação a outros utilizadores da rede rodoviária,

— os planos financeiros relativos à infra-estrutura a que é aplicado o aumento e uma análise custo/benefício do novo projecto de infra-estrutura serem apresentados à Comissão antes da aplicação do aumento,

— o período de aplicação do aumento ser previamente definido e limitado e ser coerente, em termos de receita esperada, com os planos financeiros e a análise custo/benefício apresentados.

A aplicação desta disposição a novos projectos transfronteiriços fica sujeita ao acordo dos Estados-Membros interessados.

Ao receber os planos financeiros de um Estado-Membro que pretende aplicar um aumento, a Comissão informará os membros do Comité referido no n.º 1 do artigo 9.ºC. Se considerar que o aumento previsto não satisfaz as condições estabelecidas no presente número ou terá efeitos adversos significativos no desenvolvimento económico das regiões periféricas, a Comissão pode rejeitar os planos de aplicação de taxas apresentados pelo Estado-Membro em causa ou exigir a alteração dos mesmos, nos termos do n.º 2 do artigo 9.ºC.

12. Se, durante um controlo, um condutor não puder apresentar os documentos do veículo necessários para verificar as informações referidas no primeiro travessão da alínea b) do n.º 10 e o modelo do veículo, os Estados-Membros podem aplicar-lhe portagens ao nível mais elevado aplicável.».

## 3. É inserido o seguinte artigo:

## «Artigo 7.º A

1. Os Estados-Membros fixarão os níveis dos montantes médios ponderados das portagens a cobrar na rede de infra-estruturas em causa, ou num troço claramente definido dessa rede, tendo em conta os diferentes custos referidos no n.º 9 do artigo 7.º Os custos tidos em conta dirão respeito à rede ou troço de rede onde são cobradas portagens e aos veículos sujeitos à cobrança de portagens. Os Estados-Membros poderão optar por não recuperar esses custos através das receitas provenientes das portagens ou por recuperar apenas uma percentagem desses custos.

2. As portagens serão fixadas nos termos do artigo 7.º e do n.º 1 do presente artigo.

3. Relativamente aos novos sistemas de cobrança de portagens — com excepção dos concessionados — instituídos pelos Estados-Membros após ... (\*), os Estados-Membros calcularão os custos segundo uma metodologia baseada nos princípios fundamentais de cálculo estabelecidos no anexo III.

Relativamente aos novos sistemas de portagens concessionadas, instituídos após ... (\*), o montante máximo das portagens deverá ser equivalente ou inferior ao montante que seria obtido segundo uma metodologia baseada nos princípios fundamentais de cálculo estabelecidos no anexo III. A avaliação dessa equivalência deve ser feita com base num período de referência razoavelmente longo adequado à natureza do contrato de concessão.

Os sistemas de cobrança de portagens já instituídos em ... (\*) ou em relação aos quais, antes de ... (\*), tenham sido recebidas propostas ou respostas a convites para negociar no âmbito do procedimento por negociação, ao abrigo de um processo de concurso público, não ficam sujeitos às obrigações estabelecidas no presente número enquanto os referidos sistemas continuarem a vigorar e não sofrerem alterações substanciais.

4. Os Estados-Membros comunicam à Comissão, pelo menos quatro meses antes da data de implementação de um novo sistema de portagens:

a) Relativamente aos sistemas de cobrança de portagens não concessionados:

— os valores unitários e demais parâmetros aplicados para calcular os diferentes elementos de custo, e

— informações claras sobre os veículos abrangidos pelos respectivos regimes de cobrança de portagens e a extensão geográfica da rede ou troço de rede que sejam necessárias para calcular os diferentes custos e a percentagem de custos que pretendem recuperar;

b) Relativamente aos sistemas de cobrança de portagens concessionados:

— os contratos de concessão ou alterações significativas dos mesmos,

— o cenário de base em que o cedente fundamentou o anúncio de concessão referido no anexo VII B da Directiva 2004/18/CE; este cenário de base deverá incluir a estimativa dos custos definidos no n.º 9 do artigo 7.º previstos no âmbito da concessão, o tráfego previsto dividido por categorias de veículos, os níveis dos montantes previstos para as portagens e a extensão geográfica da rede abrangida pelo contrato de concessão.

5. Nos casos sujeitos às obrigações estabelecidas no n.º 3, a Comissão deve, no prazo de quatro meses a contar da recepção das informações a que se refere o n.º 4, dar parecer sobre se essas obrigações foram ou não cumpridas.

Os pareceres da Comissão são comunicados ao Comité referido no n.º 1 do artigo 9.ºC.

6. Caso um Estado-Membro pretenda aplicar as disposições estabelecidas no n.º 11 do artigo 7.º aos sistemas de cobrança de portagens já instituídos em ... (\*), deverá fornecer informações comprovativas de que o montante médio ponderado das portagens aplicado à infra-estrutura em causa cumpre o disposto na alínea a-a) do artigo 2.º e nos n.ºs 9 e 10 do artigo 7.º.

4. A alínea b) do n.º 2 do artigo 8.º passa a ter a seguinte redacção:

«b) O pagamento do direito de utilização comum dará acesso à rede definida pelos Estados-Membros participantes nos termos do n.º 1 do artigo 7.º;».

5. É inserido o seguinte artigo:

## «Artigo 8.ºA

Cada Estado-Membro controlará o sistema de portagens e/ou de direitos de utilização por forma a garantir que este funcione de modo transparente e não discriminatório.».

6. O artigo 9.º é alterado do seguinte modo:

a) Ao n.º 1, é aditada a seguinte alínea:

«d) Impostos sobre seguros.»;

b) O n.º 2 passa a ter a seguinte redacção:

«2. De acordo com o princípio da subsidiariedade, os Estados-Membros determinarão a aplicação a dar às receitas da cobrança de direitos de utilização da infra-estrutura rodoviária. Para permitir o desenvolvimento da rede rodoviária como um todo, as receitas da cobrança dos direitos devem ser utilizadas em benefício do sector dos transportes e num intuito de optimização de todo o sistema de transportes.».

(\*) 24 meses a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.



## 7. São inseridos os seguintes artigos:

## «Artigo 9.ºA

Os Estados-Membros instaurarão os controlos adequados e determinarão o regime de sanções aplicável às infracções às disposições nacionais adoptadas nos termos da presente directiva. Tomarão todas as medidas necessárias para assegurar a sua aplicação. As sanções previstas devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas.

## Artigo 9.ºB

A Comissão facilitará o diálogo e o intercâmbio de conhecimentos técnicos específicos entre Estados-Membros no tocante à aplicação do disposto na presente directiva e, nomeadamente, no anexo III. A Comissão deverá actualizar e clarificar os anexos III e IV em função do progresso técnico e os anexos I e II de acordo com a inflação, nos termos do disposto no n.º 3 do artigo 9.ºC.

## Artigo 9.ºC

1. A Comissão é assistida por um Comité.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 3.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE do Conselho, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

3. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE do Conselho, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.

4. O Comité aprovará o seu regulamento interno.».

## 8. O artigo 11.º passa a ter a seguinte redacção:

## «Artigo 11.º

Até... (\*), a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação e os efeitos da presente directiva, tendo em conta os desenvolvimentos verificados no domínio tecnológico e a evolução da densidade de tráfego, e avaliando o seu impacto no mercado interno, nomeadamente nas regiões insulares, sem litoral e periféricas da Comunidade, os níveis de investimento no sector e a sua contribuição para alcançar os objectivos de uma política de transportes sustentável.

O relatório será acompanhado, se for caso disso, de propostas ao Parlamento Europeu e ao Conselho tendo em vista uma nova revisão da presente directiva.

Os Estados-Membros transmitirão à Comissão as informações necessárias até ... (\*\*).

## 9. O quadro do Anexo II, que indica os montantes das taxas anuais, passa a ter a seguinte redacção:

	«máximo 3 eixos	mínimo 4 eixos
EURO 0 e EURO I	1 020	1 648
EURO II e EURO III	904	1 488
EURO IV, EURO V e VEA	797	1 329»

## 10. A última frase do anexo II passa a ter a seguinte redacção:

«O direito de utilização diário é igual para todas as categorias de veículos e o seu montante é de EUR 11.».

## 11. É inserido um anexo 0, cujo texto consta do anexo I da presente directiva.

## 12. É aditado um anexo III, cujo texto consta do anexo II da presente directiva.

## 13. É aditado um anexo IV, cujo texto consta do anexo III da presente directiva.

## Artigo 2.º

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até ... (\*\*\*) e informar imediatamente a Comissão desse facto.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão aprovadas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva, juntamente com um quadro de correspondência entre as disposições da presente directiva e as disposições de direito nacional que tiverem adoptado.

## Artigo 3.º

A presente directiva entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

## Artigo 4.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em ...

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

...

Pelo Conselho

O Presidente

...

(\*) 5 anos a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

(\*\*) 54 meses a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

(\*\*\*) 24 meses a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

## ANEXO I

## «ANEXO 0

## LIMITE DE EMISSÃO

## 1. Veículo “EURO 0”

Massa de monóxido de carbono (CO) g/kWh	Massa de hidrocarbonetos (HC) g/kWh	Massa de óxidos de azoto (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

## 2. Veículos “EURO I”/“EURO II”

	Massa de monóxido de carbono (CO) g/kWh	Massa de hidrocarbonetos (HC) g/kWh	Massa de óxidos de azoto (NOx) g/kWh	Massa de partículas (PT) g/kWh
Veículo “EURO I”	4,9	1,23	9,0	0,4 <sup>(1)</sup>
Veículo “EURO II”	4,0	1,1	7,0	0,15

<sup>(1)</sup> Ao valor-limite das emissões de partículas aplica-se um coeficiente de 1,7 para os motores de potência igual ou inferior a 85 kW.

## 3. Veículos “EURO III”/“EURO IV”/ “EURO V”/“VEA”

As massas específicas de monóxido de carbono, hidrocarbonetos totais, óxidos de azoto e partículas, determinadas no ensaio ESC, e a opacidade dos fumos, determinada no ensaio ELR, não devem exceder os seguintes valores <sup>(1)</sup> :

	Massa de monóxido de carbono (CO) g/kWh	Massa de hidrocarbonetos (HC) g/kWh	Massa de óxidos de azoto (NOx) g/kWh	Massa de partículas (PT) g/kWh	Fumos m <sup>-1</sup>
Veículo “EURO III”	2,1	0,66	5,0	0,10 <sup>(2)</sup>	0,8
Veículo “EURO IV”	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Veículo “EURO V”	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Veículo “VEA”	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

<sup>(1)</sup> Um ciclo de ensaios é constituído por uma sequência de pontos de ensaio, cada um dos quais com uma velocidade e um binário definidos, que devem ser seguidos pelo motor em condições de funcionamento em estado estacionário (ensaio ESC) ou transiente (ensaios ETC e ELR).

<sup>(2)</sup> 0,13 para os motores com uma cilindrada unitária inferior a 0,7 dm<sup>3</sup> e um regime nominal superior a 3 000 min<sup>-1</sup>.

## 4. Poderão ser consideradas futuras classes de emissões de veículos, tal como definidas na Directiva 88/77/CEE e suas alterações ulteriores.».

## ANEXO II

## «ANEXO III

**PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS DE IMPUTAÇÃO DE CUSTOS E DE CÁLCULO DAS PORTAGENS**

O presente anexo estabelece os princípios fundamentais de cálculo dos montantes médios ponderados das portagens de acordo com o disposto no n.º 9 do artigo 7.º A obrigação de relacionar as portagens com os custos não prejudica a faculdade de, ao abrigo do n.º 1 do artigo 7.ºA, os Estados-Membros optarem por não recuperar inteiramente os custos através das receitas provenientes das portagens ou de, ao abrigo do n.º 10 do artigo 7.º, fazerem variar, com base no valor médio, os montantes de portagens específicas <sup>(1)</sup>.

A aplicação destes princípios deverá ser inteiramente consentânea com outras obrigações existentes nos termos da legislação comunitária, especialmente o requisito de os contratos de concessão serem adjudicados nos termos da Directiva 2004/18/CE do Conselho e de outros instrumentos comunitários no domínio dos contratos públicos.

Sempre que um Estado-Membro encete negociações com um ou mais terceiros tendo em vista a celebração de um contrato de concessão relativo à construção ou exploração de uma parte das suas infra-estruturas ou, tendo em vista esse objectivo, assuma um compromisso semelhante com base na legislação nacional ou num acordo celebrado pelo respectivo governo, a conformidade com os princípios em causa será avaliada com base no resultado dessas negociações.

**1. Definição da rede e dos veículos abrangidos**

- Caso não se preveja aplicar à totalidade da rede rodoviária transeuropeia um regime de cobrança de portagens único, os Estados-Membros especificarão exactamente o troço ou troços de rede que ficarão sujeitos a um regime de cobrança de portagens, bem como o sistema utilizado para classificar os veículos para efeitos de variação das taxas de portagem. Os Estados-Membros especificarão também se o regime de cobrança de portagens que aplicam abrange os veículos de peso inferior a 12 toneladas.
- Caso um Estado-Membro decida adoptar diferentes políticas em relação à amortização dos custos relativos a diferentes troços da sua rede (tal como previsto no n.º 1 do artigo 7.ºA), cada troço de rede claramente definido ficará sujeito a um cálculo de custos distinto. O Estado-Membro poderá optar por dividir a sua rede rodoviária numa série de troços claramente definidos, a fim de estabelecer acordos de concessão distintos ou similares para cada um deles.

**2. Custos de infra-estrutura****2.1. Custos de investimento**

- Os custos de investimento abrangerão os custos de construção (incluindo os custos de financiamento) e os custos de desenvolvimento da infra-estrutura, eventualmente acrescidos de uma remuneração do capital investido ou de uma margem de lucro. Deverão igualmente ser incluídos os custos de aquisição de terrenos, planeamento, concepção, supervisão dos contratos de construção e gestão de projectos e investigações arqueológicas e geológicas, bem como outros custos acessórios relevantes.
- A amortização dos custos de construção basear-se-á no período de vida previsto da infra-estrutura ou num prazo de amortização (não inferior a 20 anos) que se considere adequado por razões de financiamento através de um contrato de concessão ou de outro modo. A duração do período de amortização pode constituir uma variável-chave nas negociações respeitantes à celebração de contratos de concessão, especialmente se o Estado-Membro em causa pretender, no âmbito do contrato, estabelecer um nível máximo relativamente ao montante médio ponderado das portagens a aplicar.
- Sem prejuízo do cálculo dos custos de investimento, a amortização dos custos poderá:
  - ser uniformemente repartida ao longo do período de amortização ou ponderada com base nos primeiros anos, nos anos intermédios ou nos últimos anos, desde que essa ponderação seja efectuada de forma transparente,
  - prever a indexação das portagens durante o período de amortização.
- Todos os custos históricos serão baseados nos montantes pagos. Os custos ainda por suportar basear-se-ão em estimativas razoáveis.

<sup>(1)</sup> Estas disposições, juntamente com a flexibilidade permitida quanto à forma como os custos são amortizados no tempo (ver terceiro travessão do ponto 2.1), proporcionam uma margem considerável de fixação das portagens a níveis aceitáveis para os utilizadores e adaptados aos objectivos específicos da política de transportes de cada Estado-Membro.

- Os investimentos públicos poderão assumir a forma de empréstimos financiados. A taxa de juro a aplicar aos custos históricos será a taxa aplicada aos empréstimos contraídos pelo estado durante esse período.
- A repartição dos custos pelos veículos pesados de mercadorias far-se-á numa base objectiva e transparente, tendo em conta a proporção do tráfego desta categoria de veículos na rede e os custos a ele associados. Para o efeito, o número de quilómetros percorridos pelos veículos pesados de mercadorias poderá ser ajustado por “coeficientes de equivalência” objectivamente justificados, como os estabelecidos no ponto 4 <sup>(1)</sup>.
- A provisão de remuneração de capital ou margem de lucro esperados deverá ser razoável tendo em conta as condições de mercado, podendo variar de molde a estimular o desempenho dos terceiros contratados no tocante aos requisitos de qualidade do serviço. A remuneração do capital poderá ser avaliada com base em indicadores económicos como a TIR (taxa interna de rendibilidade dos investimentos) ou a WACC (média ponderada dos custos de capital).

## 2.2. Custos anuais de manutenção e custos estruturais de reparação

- Nestes custos incluir-se-ão tanto os custos anuais de manutenção da rede como os custos periódicos respeitantes à reparação, reforço e renovação das camadas de desgaste, tendo em vista assegurar que o nível de funcionalidade operacional da rede se mantenha ao longo do tempo.
- Estes custos serão repartidos entre os veículos pesados de mercadorias e outros veículos com base no número de quilómetros, real e previsível, por eles percorridos, podendo ser ajustados por coeficientes de equivalência objectivamente justificados, como os estabelecidos no ponto 4.

## 3. Custos de exploração, gestão e cobrança de portagens

Nesta rubrica incluem-se todos os custos suportados pelo operador da infra-estrutura que não sejam abrangidos pelo ponto 2 e que digam respeito à implementação, funcionamento e gestão da infra-estrutura e do sistema de cobrança de portagens, em especial:

- os custos de construção, implantação e manutenção de cabines de pagamento de portagens e outros sistemas de pagamento,
- os custos diários de exploração, gestão e aplicação do sistema de cobrança de portagens,
- os encargos e direitos administrativos respeitantes aos contratos de concessão,
- os custos administrativos, operacionais e de gestão relativos ao funcionamento da infra-estrutura.

Os custos poderão ainda incluir uma remuneração de capital ou uma margem de lucro que reflecta o grau de risco transferido.

Estes custos serão repartidos, numa base equitativa e transparente, entre todas as classes de veículos sujeitas ao sistema de cobrança de portagens.

## 4. Quota de tráfego dos veículos pesados de mercadorias, coeficientes de equivalência e mecanismo de correcção

- O cálculo das portagens basear-se-á no número de quilómetros, real ou previsível, percorridos pelos veículos pesados de mercadorias, ajustado, se for caso disso, por coeficientes de equivalência de modo a ter devidamente em conta o aumento dos custos de construção e de reparação das infra-estruturas utilizadas pelos veículos pesados de mercadorias.
- O quadro seguinte estabelece uma série de coeficientes de equivalência indicativos. Sempre que um Estado-Membro utilize coeficientes de equivalência com rácios diferentes dos constantes do quadro, tais coeficientes devem basear-se em critérios objectivamente justificáveis e ser tornados públicos.

<sup>(1)</sup> A aplicação de coeficientes de equivalência pelos Estados-Membros poderá ter em conta a construção de eixos rodoviários realizada em diversas fases ou segundo uma abordagem de “longo ciclo de vida”.

Classe do veículo <sup>(1)</sup>	Coeficientes de equivalência		
	Reparação estrutural <sup>(2)</sup>	Investimentos	Manutenção anual
entre 3,5 t e 7,5 t, Classe 0	1	1	1
> 7,5 t, Classe I	1,96	1	1
> 7,5 t, Classe II	3,47	1	1
> 7,5 t, Classe III	5,72	1	1

<sup>(1)</sup> Para a determinação das classes de veículos, ver anexo IV.

<sup>(2)</sup> As classes de veículos correspondem, respectivamente, à seguinte carga por eixo: 5,5; 6,5; 7,5 e 8,5 toneladas.

- Os sistemas de cobrança de portagens baseados em níveis de tráfego previsíveis incluirão um mecanismo de correcção segundo o qual as portagens serão periodicamente ajustadas de modo a corrigir eventuais amortizações de custos deficitárias ou excedentárias devidas a erros de previsão.»

## ANEXO III

## «ANEXO IV

**DETERMINAÇÃO INDICATIVA DAS CLASSES DE VEÍCULOS**

As classes de veículos são definidas no quadro *infra*.

Os veículos são classificados em subcategorias 0, I, II e III, consoante os danos causados ao pavimento rodoviário, por ordem crescente (sendo a classe III a que mais danos causa às infra-estruturas rodoviárias). Esses danos apresentam um aumento exponencial à medida que aumenta a carga por eixo.

Todos os veículos a motor e conjuntos de veículos com um peso máximo autorizado inferior a 7,5 toneladas fazem parte da classe 0.

**Veículos a motor**

Eixos motores equipados com suspensão pneumática ou considerada equivalente <sup>(1)</sup>		Outros sistemas de suspensão dos eixos motores		Classe de danos
Número de eixos e peso bruto máximo autorizado (toneladas)		Número de eixos e peso bruto máximo autorizado (toneladas)		
Igual ou superior a	Inferior a	Igual ou superior a	Inferior a	
<b>2 eixos</b>				
7,5	12	7,5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
<b>3 eixos</b>				
15	17	15	17	
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25			
25	26			II
		23	25	
		25	26	
<b>4 eixos</b>				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			II
		27	29	
		29	31	
		31	32	
29	31			
31	32			

<sup>(1)</sup> Suspensões consideradas equivalentes, de acordo com a definição constante do anexo II da Directiva 96/53/CE do Conselho, de 25 de Julho de 1996, que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade (JO L 235 de 17.9.1996, p. 59). Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2002/7/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 67 de 9.3.2002, p. 47).

**Conjuntos de veículos (veículos articulados e conjuntos veículo-reboque)**

Eixos motores equipados com suspensão pneumática ou considerada equivalente		Outros sistemas de suspensão dos eixos motores		Classe de danos
Número de eixos e peso bruto máximo autorizado (em toneladas)		Número de eixos e peso bruto máximo autorizado (em toneladas)		
Igual ou superior a	Inferior a	Igual ou superior a	Inferior a	
<b>2 + 1 eixos</b>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<b>2 + 2 eixos</b>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	III
33	36	33	36	
36	38			
<b>2 + 3 eixos</b>				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
<b>3 + 2 eixos</b>				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
<b>3 + 3 eixos</b>				
36	38	36	38	I
38	40			II
		38	40	
40	44	40	44»	

## NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

### I. INTRODUÇÃO

A Comissão adoptou a sua proposta em 23 de Julho de 2003.

Em 20 de Abril de 2004, o Parlamento Europeu aprovou o seu parecer, em primeira leitura.

Em 6 de Setembro de 2005, o Conselho aprovou a sua posição comum em conformidade com o artigo 251.º do Tratado.

Nos seus trabalhos, o Conselho teve igualmente em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu <sup>(1)</sup> e do Comité das Regiões <sup>(2)</sup>.

### II. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

Foi à quarta tentativa, em 21 de Abril de 2005, que o Conselho conseguiu finalmente alcançar um acordo político para preparar o terreno da adopção da sua posição comum, encerrando assim um processo de negociação interna que estava em curso há mais de 18 meses. A dificuldade em se alcançar esse acordo é um reflexo dos diferentes interesses e atitudes dos Estados-Membros, que dependem simultaneamente das respectivas localizações geográficas (no centro ou na periferia do mercado interno), e de outros factores, tais como o desenvolvimento da sua rede rodoviária e o seu método preferido de financiamento dos projectos de infra-estruturas.

As negociações tiveram lugar num contexto político delineado pelo livro branco da Comissão de 2001 intitulado «Política europeia de transportes no horizonte 2010» <sup>(3)</sup>, que salientara o papel determinante de uma imputação eficaz dos custos das infra-estruturas de transporte para reequilibrar o crescimento dos diferentes modos de transporte e, assim, solucionar os problemas crescentes do congestionamento e dos danos ambientais.

#### 1. *Abordar objectivos políticos determinantes*

Na sua posição comum, o Conselho concentrou-se em melhorar a directiva vigente no sentido da obtenção de mais-valias concretas, por forma a que o novo quadro jurídico venha a reflectir as necessidades de uma política comunitária de transportes moderna, digna do século XXI. Concretamente, a posição comum:

- Aborda os problemas do *congestionamento e dos danos ambientais*
- Propicia um meio de obter *financiamento suplementar* para investir em *infra-estruturas alternativas* (transferência modal)
- Oferece maior transparência e objectividade na fixação das portagens, a par de «ferramentas» suplementares que permitam à Comissão fiscalizar melhor o cumprimento
- Adapta o quadro jurídico ao modelo da parceria público-privada de financiamento da construção de infra-estruturas.

Expõem-se seguidamente as alterações correspondentes a estes quatro objectivos.

<sup>(1)</sup> JO C 241 de 28.9.2004, p. 58.

<sup>(2)</sup> JO C 109 de 30.4.2004 p. 14.

<sup>(3)</sup> COM(2001) 370 de 12.9.2001.



i) *Solucionar o congestionamento e os danos ambientais*

**Variação das portagens (n.º 10 do artigo 7.º)**

A faculdade de fazer variar os preços das portagens em função da classe euro e da hora do dia é o principal mecanismo previsto para tratar o congestionamento e os danos ambientais. O Conselho inspirou-se no Parlamento Europeu (alteração 29) ao introduzir a possibilidade de fazer variar os preços das portagens aos fins-de-semana ou dias feriados. Mas a variação permitida pelo texto do Conselho vai bem além da alteração 29. Diferença determinante, é que o Parlamento defende um limite global, em que as portagens mais elevadas não possam ser superiores ao dobro das mais baixas. Ao invés, para as variações relacionadas com os danos causados às estradas (peso, número de eixos), o Conselho não limita de todo a variação, e para a variação consoante a classe e a hora, os limites de 100 % são cumulativos. O efeito é que um pesado de mercadorias viajando a horas de maior movimento podia acabar por ter de pagar quatro vezes mais do que um veículo mais ligeiro e mais limpo, viajando a horas mais tranquilas. Esse efeito é ainda reforçado pela introdução da possibilidade de aplicar uma «taxa zero» a determinadas horas.

O meio de salvaguardar o uso abusivo destas novas possibilidades é a introdução do requisito claro e inequívoco de os mecanismos de variação serem neutros do ponto de vista das receitas, e de qualquer excesso de receitas não intencional ser compensado por meio da diminuição das portagens em anos futuros. Este princípio da neutralidade das receitas encontra-se igualmente na alteração 12 do Parlamento.

O segundo elemento da posição comum com relevância para as questões ambientais e de congestionamento é o «aumento das portagens», analisado na próxima secção.

ii) *Financiamento de infra-estruturas alternativas*

**O «aumento das portagens» (n.º 11 do artigo 7.º)**

O Conselho aceitou a proposta da Comissão no sentido de ser possível, em casos excepcionais, impor um «aumento das portagens» em zonas montanhosas nas estradas sujeitas a congestionamento ou danos ambientais. Para os casos transfronteiriços é igualmente retido o nível de 25 %, sendo de 15 % o máximo para os casos não transfronteiriços. A sugestão do Parlamento (alteração 30) de alargar o «aumento» às zonas urbanas poluídas não foi retida. O requisito de as receitas deste «aumento» serem utilizadas para o financiamento cruzado de um projecto RTE prioritário no mesmo eixo de transporte é mantido e reforçado no texto da posição comum.

O «aumento» é significativo porque representa receitas líquidas suplementares (acima de tudo, os custos da construção da estrada que se está a utilizar) que são especificamente consignadas para o financiamento de uma infra-estrutura (na maioria dos casos ferroviária) alternativa.

iii) *Níveis das portagens transparentes e objectivos, supervisionados pela Comissão*

**Definição de «custos de construção» [alínea A) — a) do artigo 2.º]**

A posição comum inclui esta nova definição, proposta pela Comissão como meio de definir os custos históricos que podem ser tidos em conta no cálculo dos níveis das portagens. O texto do Conselho retoma a sugestão do Parlamento (alteração 21) de que se permita apenas uma parcela destes custos, mas utiliza como referência para esse contributo o período de vida previsto, e não o prazo de amortização. (A amortização é mais difícil de aplicar enquanto conceito se a construção das infra-estruturas não for financiada através de um empréstimo).

**Custos admissíveis (n.º 9 do artigo 7.º)**

A posição comum acolhe a proposta da Comissão de que se releve com maior pormenor os custos sobre os quais podem ser baseadas as portagens. São retidos elementos da alteração do Parlamento 28, tais como a supressão dos custos dos acidentes não cobertos por um seguro, a inclusão de uma remuneração do capital e a elucidação de que se trata de níveis máximos (elucidação contida no n.º 1 do artigo 7.ºA do texto do Conselho).

**Descontos aos utilizadores frequentes [alíneas b) e c) do n.º 4 do artigo 7.º]**

O artigo 8.ºB proposto pela Comissão foi suprimido e substituído pelas disposições em epígrafe, que contêm um limite percentual para os descontos concedidos aos utilizadores frequentes. É um contributo significativo para assegurar uma muito maior clareza e objectividade ao nível dos descontos permitidos pelo direito comunitário.

**Metodologia/Princípios de cálculo (anexo III)**

A metodologia abreviada proposta pela Comissão foi ampliada e transformada num conjunto abrangente de princípios para o cálculo e imputação dos custos. Possuem carácter vinculativo para todos os novos sistemas de portagens instaurados, embora o mesmo seja indirecto para os regimes de concessão. A Comissão pode actualizar e elucidar esses princípios através da comitologia.

**Supervisão do sistema (artigo 7.ºA)**

Aceite a sugestão do Parlamento de que se suprimissem as disposições que têm em vista instituir autoridades independentes de supervisão das infra-estruturas nos Estados-Membros (alterações 18 e 38), o papel da Comissão na supervisão do sistema e na verificação de que as novas disposições em matéria de portagens observam as regras em vigor é desenvolvido aprofundadamente no artigo 7.ºA.

*iv) Compatibilidade com as parcerias público-privadas (PPP)***Disposições específicas para os contratos de concessão**

Dado que as parcerias público-privadas baseados em concessões se estão a tornar o meio mais comum de financiamento e construção de infra-estruturas, o Conselho introduziu uma série de elementos no texto da posição comum que procuram garantir a adaptação da directiva às realidades das PPP. Essas alterações, que constituem efectivamente a resposta do Conselho à preocupação manifestada nas alterações do Parlamento 9, 33 e 52, são:

- o tratamento especial dos contratos na definição de «custos de construção» da alínea A) –a) do artigo 2.º,
- a possibilidade de os preços das portagens incluírem uma margem de lucro, no n.º 9 do artigo 7.º,
- a «aplicação indirecta» aos contratos de concessão do sistema de supervisão estabelecido no artigo 7.ºA.

**2. Outras questões de relevo****Orçamentação/consignação das receitas das portagens (n.º 2 do artigo 9.º)**

O Conselho aceitou na íntegra o delicado compromisso sugerido pelo Parlamento Europeu sobre esta questão na alteração 48. É mantida a consignação rigorosa das receitas do aumento (n.º 11 do artigo 7.º) para reinvestimentos em projectos RTE adequados.

### **Custos ambientais externos**

Depois de analisar as alterações do Parlamento 2, 17, 25, 28, 41 e 50, o Conselho optou por seguir a proposta da Comissão e manter o sistema actual, assente na amortização dos custos das infra-estruturas.

#### **Âmbito de aplicação (n.ºs 1 e 2 do artigo 7.º)**

A proposta da Comissão exigiria que os Estados-Membros aplicassem um sistema de portagens «tudo ou nada» aplicável a todos os percursos RTE e a todos os veículos de peso igual ou superior a 3,5 toneladas. O Conselho considerou que um tal âmbito de aplicação seria um importante desincentivo à introdução de sistemas de portagem em muitos Estados-Membros, onde a aceitação das portagens pelo público não pode ser presumida. Como tal, a proposta da Comissão poderia por seriamente em causa o objectivo central de se passar para um sistema em que os utilizadores contribuem mais para os custos da infra-estrutura de transporte que utilizam. O Conselho optou antes por um quadro nos termos do qual as normas comunitárias se aplicam sempre que haja sejam aplicadas portagens num percurso RTE a um veículo de peso igual ou superior a 3,5 toneladas, mas os Estados-Membros conservam a faculdade de decidir que troços da sua RTE têm portagem e de limitar ou não as portagens aos veículos mais pesados.

Noutros pontos da directiva o Conselho procurou restringir a flexibilidade sugerida pela Comissão no sentido de os Estados-Membros cobrarem portagens muito elevadas em determinados percursos (por exemplo percursos com uma alta percentagem de tráfego em trânsito). Por exemplo, a alínea c) do n.º 10 do artigo 7.º proposta pela Comissão, que autorizava a variação dos preços das portagens em determinadas estradas da rede, foi suprimida.

#### **Indemnização dos utilizadores da rodovia**

Como o Parlamento Europeu (ver alteração 36), o Conselho receava que os meios defendidos pela proposta da Comissão para indemnizar os transportadores por quaisquer novos custos causados pelos sistemas de portagem, a saber abatimentos na tributação dos veículos, pudessem ter um efeito discriminatório. O Conselho também não viu qualquer razão para «desfazer» a harmonização da tributação dos veículos rodoviários alcançada com a directiva em vigor. O artigo 7.ºB proposto pela Comissão é pois suprimido do texto do Conselho e substituído pelo considerando n.º 10 que remete igualmente para outros meios de providenciar a indemnização, como os abatimentos na tributação dos combustíveis, aproveitando pois a tese presente na alteração 13 do Parlamento.

### **3. Alterações do Parlamento Europeu**

A reacção do Conselho às alterações 2, 9, 12, 13, 17, 18, 21, 25, 28, 29, 30, 33, 36, 38, 41, 48, 50 e 52 é a que acima se expôs relativamente às questões-chave.

Acresce que o Conselho aceitou na íntegra, em parte ou em princípio, as alterações 3, 4, 10, 22, 24, 34, 39, 42 e 43.

### **III. CONCLUSÃO**

Os esforços intensos e sustidos envidados no Conselho para se alcançar um acordo sobre a presente posição comum reflectem uma consciência aguda da importância deste assunto para a política comunitária dos transportes na acepção mais lata. A posição comum define um quadro jurídico para as imposições que é mais claro e mais fácil de transpor de forma transparente, objectiva e justa, mas que simultaneamente oferece novas possibilidades de as portagens serem utilizadas legitimamente como instrumento para solucionar os problemas ambientais e de congestionamento que a Comunidade enfrenta. O texto introduz melhorias reais, identificáveis e palpáveis na directiva de 1999, equilibrando cuidadosamente a necessidade de se avançar para uma política de transportes sustentável com a importância do correcto funcionamento do mercado interno.

---

**POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 34/2005****adoptada pelo Conselho em 23 de Setembro de 2005****tendo em vista a adopção da Directiva 2005/.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., relativa à eficiência na utilização final de energia e aos serviços energéticos e que revoga a Directiva 93/76/CEE do Conselho**

(2005/C 275 E/02)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 1 do artigo 175.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu <sup>(1)</sup>,Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões <sup>(2)</sup>,Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado <sup>(3)</sup>,

Considerando o seguinte:

- (1) Existe na Comunidade Europeia uma necessidade de melhoria da eficiência na utilização final de energia, de gestão da procura de energia e de promoção da produção de energia a partir de fontes renováveis, dado existir uma margem relativamente limitada para exercer outro tipo de influência nas condições de aprovisionamento e distribuição de energia a curto e médio prazo, quer através da criação de novas capacidades, quer através da melhoria das redes de transporte e distribuição. A presente directiva contribui assim para uma melhoria da segurança do aprovisionamento.
- (2) Uma maior eficiência na utilização final de energia contribuirá também para a redução do consumo de energia primária e para a redução das emissões de CO<sub>2</sub> e de outros gases com efeito de estufa. Estas emissões continuam a aumentar, dificultando cada vez mais o cumprimento dos compromissos de Quioto. As actividades humanas atribuídas ao sector da energia representam 78 % das emissões de gases com efeito de estufa da Comunidade. O sexto programa comunitário de acção em matéria de ambiente, instituído pela Decisão n.º 1600/2002/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(4)</sup>, considera serem necessárias maiores reduções para atingir o objectivo a longo prazo da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as alterações climáticas de estabilização das concentrações na atmosfera de gases com efeitos de estufa a um nível que evite uma interferência antropogénica perigosa no sistema climático.
- (3) Uma maior eficiência na utilização final de energia permitirá explorar potenciais economias de energia, numa perspectiva de custo-eficácia, de uma forma

eficiente em termos económicos. As medidas de melhoria da eficiência energética podem permitir realizar estas economias de energia, contribuindo assim para que a Comunidade Europeia reduza a sua dependência face às importações de energia. Além disso, a iniciativa de avançar no sentido de tecnologias mais eficientes em termos energéticos pode impulsionar a inovação e a competitividade da Comunidade Europeia tal como salientado na estratégia de Lisboa.

- (4) A Comunicação da Comissão relativa à aplicação da primeira fase do Programa Europeu para as alterações climáticas considera que uma directiva relativa à gestão da procura de energia é uma das medidas prioritárias a adoptar ao nível comunitário em matéria de alterações climáticas.
- (5) A presente directiva é coerente com a Directiva 2003/54/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Junho de 2003, que estabelece regras comuns para o mercado interno da electricidade <sup>(5)</sup>, e com a Directiva 2003/55/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Junho de 2003, que estabelece regras comuns para o mercado interno de gás natural <sup>(6)</sup>, que prevêm a possibilidade da utilização da eficiência energética e da gestão da procura como alternativas a novos aprovisionamentos e para fins de protecção do ambiente, permitindo às autoridades dos Estados-Membros nomeadamente optar pela abertura de concursos para novas capacidades ou pela adopção de medidas de eficiência energética e de gestão da procura, incluindo sistemas de «certificados brancos».
- (6) A presente directiva em nada prejudica a aplicação do artigo 3.º da Directiva 2003/54/CE, que dispõe que os Estados-Membros devem garantir a todos os clientes domésticos e, nos casos em que o considerem adequado, também às pequenas empresas o benefício de um serviço universal, ou seja, o direito de serem abastecidos de electricidade de uma qualidade específica no seu território, a preços razoáveis, fácil e claramente comprováveis e transparentes.
- (7) A liberalização dos mercados retalhistas para os consumidores finais de electricidade, gás natural, carvão, lignite, aquecimento e, em alguns casos, até mesmo de sistemas urbanos de aquecimento e de arrefecimento, teve quase exclusivamente como consequência uma melhoria da eficiência e uma redução dos custos no que diz respeito à produção, transformação e distribuição de energia. Esta liberalização não resultou numa concorrência significativa em produtos e serviços que permitissem uma maior eficiência energética no lado da procura.

<sup>(1)</sup> JO C 120 de 20.5.2005, p. 115.<sup>(2)</sup> JO C 318 de 22.12.2004, p. 19.<sup>(3)</sup> Parecer do Parlamento Europeu de 7 de Junho de 2005 (ainda não publicado no Jornal Oficial), posição comum do Conselho de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial) e posição do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).<sup>(4)</sup> JO L 242 de 10.9.2002, p. 1.<sup>(5)</sup> JO L 176 de 15.7.2003, p. 37. Directiva alterada pela Directiva 2004/85/CE (JO L 236 de 7.7.2004, p.10).<sup>(6)</sup> JO L 176 de 15.7.2003, p. 57.

- (8) Na sua Resolução de 7 de Dezembro de 1998, sobre eficiência energética na Comunidade Europeia <sup>(1)</sup>, o Conselho sancionou o objectivo comunitário conjunto de melhoria da intensidade energética do consumo final de um ponto percentual adicional por ano até 2010.
- (9) Em consequência, os Estados-Membros deverão adoptar objectivos nacionais indicativos destinados a promover a eficiência na utilização final de energia e a garantir a viabilidade e crescimento contínuo do mercado de serviços energéticos, contribuindo desse modo para a aplicação da estratégia de Lisboa. A adopção pelos Estados-Membros de objectivos nacionais indicativos para promover a eficiência na utilização final de energia proporciona uma sinergia efectiva com a restante legislação comunitária que, quando aplicada, contribuirá para a consecução desses objectivos nacionais.
- (10) A presente directiva requer que sejam tomadas medidas pelos Estados-Membros, dependendo o cumprimento dos seus objectivos dos efeitos que essas acções terão nos consumidores finais de energia. O resultado final das medidas dos Estados-Membros está, portanto, dependente de muitos factores externos que influenciam o comportamento dos consumidores, no que diz respeito à utilização da energia por estes e à sua disponibilidade para aplicarem métodos de economias de energia e utilizarem dispositivos de economias de energia. Portanto, embora os Estados-Membros se comprometam a fazer esforços para atingir o objectivo, o objectivo nacional de economias de energia é indicativo por natureza e não implica qualquer obrigação juridicamente executória para os Estados-Membros de atingirem o valor de 6 %.
- (11) Ao procurar alcançar-se a eficiência energética com base em alterações tecnológicas, comportamentais e/ou económicas, deverá ser evitado qualquer impacto ambiental negativo significativo e respeitadas as prioridades sociais.
- (12) Uma maior eficiência na utilização final de energia pode ser alcançada através do aumento da oferta e da procura de serviços energéticos ou através de outras medidas de melhoria da eficiência energética.
- (13) A fim de realizar as potenciais economias de energia em certos segmentos de mercado em que as auditorias energéticas não são em geral comercializadas, como nas casas de habitação, os Estados-Membros deverão assegurar a disponibilidade de auditorias energéticas.
- (14) As Conclusões do Conselho de 5 de Dezembro de 2000 referem a promoção de serviços energéticos através do desenvolvimento de uma estratégia comunitária como um domínio prioritário de acção para a melhoria da eficiência energética.
- (15) Os distribuidores de energia, os operadores das redes de distribuição e os comercializadores de energia a retalho podem melhorar a eficiência energética na Comunidade Europeia caso os serviços energéticos que comercializam incluam uma utilização final eficiente, como o conforto térmico dos edifícios, água quente para uso doméstico, refrigeração, fabrico de produtos, iluminação e força motriz. Deste modo, para os distribuidores de energia, os operadores das redes de distribuição e os comercializadores de energia a retalho torna-se mais estreita a ligação entre a maximização do lucro e a venda de serviços energéticos ao maior número possível de clientes do que a venda a cada cliente da maior quantidade possível de energia.
- (16) Tendo plenamente em conta a organização nacional de agentes do mercado no sector da energia e com vista a favorecer a aplicação dos serviços energéticos e das medidas de melhoria da eficiência energética previstas na presente directiva, os Estados-Membros deverão dispor da opção de tornar obrigatório para os distribuidores de energia, os operadores das redes de distribuição e os comercializadores de energia a retalho ou, quando tal se revelar adequado, para dois ou para a totalidade destes agentes do mercado, a prestação daqueles serviços e a participação naquelas medidas.
- (17) Uma prática inovadora que deverá ser estimulada é o recurso a contratos de financiamento por terceiros. Com estes, o beneficiário evita custos de investimento utilizando parte do valor financeiro das economias de energia resultantes do investimento de um terceiro para reembolsar o investimento e os encargos com juros.
- (18) Com vista a tornar as tarifas e outras regras relativas à energia transmitida através de redes mais conducentes a uma utilização final da energia mais eficiente, deverão ser suprimidos os incentivos que conduzam a aumentos injustificáveis do consumo.
- (19) O sector público em cada Estado-Membro deverá ser exemplar no que diz respeito a investimentos, manutenção e outras despesas relativas a equipamentos consumidores de energia, serviços energéticos e outras medidas de eficiência energética. Portanto, o sector público deverá ser incentivado a integrar requisitos de melhoria da eficiência energética nos seus investimentos, dotações para amortizações e orçamentos de exploração. Tendo em conta o facto de que as estruturas administrativas variam grandemente entre Estados-Membros, os diferentes tipos de medidas susceptíveis de serem adoptadas pelo sector público deverão ser tomadas ao nível nacional, regional e/ou local adequado.
- (20) Os serviços energéticos, os programas de melhoria da eficiência energética e outras medidas de melhoria da eficiência energética, criados para atingir o objectivo de economias de energia, podem ser apoiados e/ou aplicados através de acordos voluntários entre os interessados e os organismos do sector público designados pelos Estados-Membros.
- (21) Na definição das medidas de melhoria da eficiência energética, dever-se-á ter em conta os ganhos de eficiência obtidos através da utilização alargada de inovações tecnológicas eficazes do ponto de vista dos custos, como a contagem electrónica.

<sup>(1)</sup> JO C 394 de 17.12.1998, p. 1.

- (22) A fim de permitir aos consumidores finais tomarem decisões mais esclarecidas no que diz respeito ao respectivo consumo de energia individual, estes deverão dispor de informação suficiente a esse respeito e de outra informação pertinente, como informação sobre as medidas de melhoria da eficiência energética acessíveis, perfis comparativos de consumidores finais ou especificações técnicas objectivas relativas a equipamentos consumidores de energia susceptíveis de incluir o «factor quatro» ou equipamentos semelhantes.
- (23) Com a aprovação da presente directiva, todas as disposições substantivas da Directiva 93/76/CEE do Conselho, de 13 de Setembro de 1993, relativa à limitação das emissões de dióxido de carbono através do aumento da eficácia energética (SAVE) <sup>(1)</sup>, estão abrangidas por outra legislação comunitária, pelo que a Directiva 93/76/CEE deverá ser revogada.
- (24) Atendendo a que os objectivos da presente directiva, a saber, a promoção da eficiência na utilização final de energia e o desenvolvimento de um mercado de serviços energéticos, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem ser melhor alcançados ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aqueles objectivos.
- (25) As medidas necessárias à execução da presente directiva serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão <sup>(2)</sup>,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

## CAPÍTULO I

### OBJECTO E ÂMBITO

#### Artigo 1.º

#### Objectivo

O objectivo da presente directiva consiste em incrementar a relação custo-eficácia da melhoria da eficiência na utilização final de energia nos Estados-Membros, através:

- a) Do estabelecimento dos objectivos indicativos necessários, bem como dos mecanismos, incentivos e quadros institucionais, financeiros e jurídicos, a fim de eliminar as actuais deficiências e obstáculos do mercado a uma utilização final de energia eficiente;

- b) Da criação de condições para o desenvolvimento de um mercado dos serviços energéticos e para o desenvolvimento de outras medidas de melhoria da eficiência energética destinadas aos consumidores finais.

#### Artigo 2.º

### Âmbito de aplicação

A presente directiva é aplicável:

- a) Aos fornecedores de medidas de melhoria da eficiência energética, incluindo os distribuidores de energia, os operadores das redes de distribuição e os comercializadores de energia a retalho. No entanto, os Estados-Membros podem excluir da aplicação dos artigos 6.º e 13.º os pequenos distribuidores, os pequenos operadores de redes de distribuição e os pequenos comercializadores de energia a retalho;
- b) Aos consumidores finais. No entanto, a presente directiva não se aplica às empresas envolvidas em categorias de actividades enumeradas no anexo I da Directiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Outubro de 2003, relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade e que altera a Directiva 96/61/CE do Conselho <sup>(3)</sup>, nem às áreas de empresas de transporte baseadas principalmente na utilização de combustíveis para a aviação e para o transporte marítimo;
- c) Às forças armadas, apenas na medida em que a sua aplicação não colida com a natureza e com o objectivo principal das actividades destas, e com excepção do material usado exclusivamente para fins militares.

#### Artigo 3.º

### Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

- a) «Energia»: todas as formas de energia disponíveis comercialmente, incluindo electricidade, gás natural (incluindo gás natural liquefeito e gás de petróleo liquefeito), qualquer combustível para aquecimento e arrefecimento (incluindo sistemas urbanos de aquecimento e de arrefecimento), carvão e lignite, turfa, combustíveis para transportes (excluindo os combustíveis para a aviação e para o transporte marítimo) e a biomassa, tal como definida na Directiva 2001/77/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Setembro de 2001, relativa à promoção da electricidade produzida a partir de fontes de energia renováveis no mercado interno da electricidade <sup>(4)</sup>;
- b) «Eficiência energética»: o rácio entre o resultado em termos do desempenho e dos serviços, bens ou energia gerados e a energia utilizada para o efeito;
- c) «Melhoria da eficiência energética»: o aumento da eficiência na utilização final da energia resultante de alterações tecnológicas, comportamentais e/ou económicas;

<sup>(1)</sup> JO L 237 de 22.9.1993, p. 28.

<sup>(2)</sup> JO L 184 de 17.7.1999, p. 23 (rectificação no JO L 269 de 19.10.1999, p. 45).

<sup>(3)</sup> JO L 275 de 25.10.2003, p. 32. Directiva alterada pela Directiva 2004/101/CE (JO L 338 de 13.11.2004, p. 18).

<sup>(4)</sup> JO L 283 de 27.10.2001, p. 33. Directiva alterada pelo Acto de Adesão de 2003.

- d) «Economias de energia»: uma quantidade de energia economizada determinada pela medição e/ou estimativa do consumo antes e após a aplicação de uma ou mais medidas de melhoria da eficiência energética, garantindo simultaneamente a normalização das condições externas que afectam o consumo de energia;
- e) «Serviço energético»: os benefícios tangíveis, a utilidade ou os bens resultantes de uma combinação de energia e de tecnologias energeticamente eficientes, podendo incluir a operação, a manutenção e o controlo necessários para a prestação do serviço, que é realizado com base num contrato e que, em princípio, conduz a uma melhoria verificável, mensurável ou estimável, da eficiência energética;
- f) «Mecanismos de eficiência energética»: os instrumentos gerais utilizados pelo Estado ou por organismos estatais a fim de criar um quadro de apoio ou incentivos para os agentes do mercado com vista à prestação e aquisição de serviços energéticos e outras medidas de melhoria da eficiência energética;
- g) «Programas de melhoria da eficiência energética»: as actividades centradas em grupos de consumidores finais e que, em princípio, conduzem a uma melhoria verificável, mensurável ou estimável, da eficiência energética;
- h) «Medidas de melhoria da eficiência energética»: todas as acções que, em princípio, conduzam a uma melhoria verificável, mensurável e estimável, da eficiência energética;
- i) «Empresa de serviços energéticos»: uma pessoa singular ou colectiva que fornece serviços energéticos, e/ou outras medidas de melhoria da eficiência energética nas instalações de um utilizador e que, ao fazê-lo, aceita um certo grau de risco financeiro. O pagamento dos serviços prestados deve basear-se (quer total, quer parcialmente) na consecução da melhoria da eficiência energética e na satisfação dos outros critérios de desempenho acordados;
- j) «Contrato de desempenho energético»: um acordo contratual celebrado entre o beneficiário e o fornecedor (geralmente, uma empresa de serviços energéticos) relativo a uma medida de melhoria da eficiência energética em que os investimentos nessa medida são pagos por contrapartida de um nível de melhoria da eficiência energética, definido contratualmente;
- k) «Financiamento por terceiros»: um acordo contratual que envolve uma terceira parte — para além do fornecedor de energia e do beneficiário da medida de melhoria da eficiência energética — que fornece o capital para aquela medida e que cobra ao beneficiário uma taxa equivalente a parte das economias de energia conseguidas em resultado da medida de melhoria da eficiência energética. Os terceiros podem ou não ser uma empresa de serviços energéticos;
- l) «Auditoria energética»: um procedimento sistemático através do qual se obtêm conhecimentos adequados sobre o perfil de consumo de energia de um edifício ou de um conjunto de edifícios, de uma actividade e/ou instalação industrial ou de serviços públicos ou privados, se identificam e quantificam as oportunidades de economias de energia com boa relação custo-eficácia e se dá a conhecer os resultados;
- m) «Instrumentos financeiros para as economias de energia»: todos os instrumentos financeiros, tais como fundos, subsídios, reduções de impostos, empréstimos, financiamento por terceiros, contratos de desempenho energético, garantia de contratos de economias de energia, subcontratação de energia e outros contratos afins disponibilizados no mercado dos serviços energéticos por organismos públicos ou privados a fim de cobrir em parte ou totalmente os custos iniciais do projecto de execução das medidas de melhoria da eficiência energética;
- n) «Consumidor final»: uma pessoa singular ou colectiva que compra energia para utilização própria;
- o) «Distribuidor de energia»: uma pessoa singular ou colectiva responsável pelo transporte de energia tendo em vista a sua entrega aos consumidores finais e a estabelecimentos de distribuição que vendem energia aos consumidores finais. Esta definição exclui os operadores das redes de distribuição de electricidade e gás natural, abrangidos pela alínea p);
- p) «Operador das redes de distribuição»: uma pessoa singular ou colectiva responsável pelo funcionamento, manutenção e, se necessário, desenvolvimento das redes de distribuição de electricidade ou gás natural numa dada área e, se for caso disso, das suas interligações com outras redes, bem como por garantir a capacidade a longo prazo da rede para satisfazer uma procura razoável de distribuição de electricidade ou gás natural;
- q) «Comercializador de energia a retalho»: uma pessoa singular ou colectiva que vende energia aos consumidores finais;
- r) «Pequeno distribuidor, pequeno operador das redes de distribuição e pequeno comercializador de energia a retalho»: uma pessoa singular ou colectiva que distribui ou vende energia aos consumidores finais, em quantidades inferiores ao equivalente a 100 GWh de energia por ano ou que emprega menos de 10 pessoas ou cujo volume de negócios anual e/ou balanço total anual não excede dois milhões de euros. A distribuição ou a venda dos combustíveis de transporte serão consideradas separadamente de outras formas de energia ao aplicar estes limiares;
- s) «Certificados brancos»: os certificados emitidos por organismos de certificação independentes que confirmam as declarações dos agentes do mercado relativamente às economias de energia resultantes de medidas de melhoria da eficiência energética.

## CAPÍTULO II

### OBJECTIVOS DE ECONOMIAS DE ENERGIA

#### Artigo 4.º

#### Objectivo geral

- Os Estados-Membros devem adoptar e procurar atingir um objectivo global nacional indicativo de economias de energia de 6 % para o sexto ano de aplicação da presente directiva, a alcançar através de serviços energéticos e de outras medidas de melhoria da eficiência energética. Os Estados-Membros devem tomar medidas eficazes nos custos, praticáveis e razoáveis para contribuir para a consecução desse objectivo.

Este objectivo nacional indicativo de economias de energia deve ser definido e calculado de acordo com as disposições e a metodologia definida no anexo I. Para fins de comparabilidade das economias de energia e de conversão para uma unidade passível de comparação, devem ser aplicáveis os factores de conversão constantes do anexo II, a menos que se justifique a utilização de outros factores de conversão. O anexo III contém exemplos de medidas de melhoria da eficiência energética elegíveis. O anexo IV contém o quadro geral da medição e da verificação das economias de energia.

2. Para efeitos do primeiro relatório a apresentar nos termos do artigo 14.º, os Estados-Membros devem estabelecer um objectivo intermédio nacional indicativo de economias de energia para o terceiro ano de aplicação da presente directiva. Esse objectivo intermédio deve ser realista e compatível com o objectivo global nacional indicativo de economias de energia a que se refere o n.º 1.

3. Os Estados-Membros devem atribuir a uma ou mais autoridades ou agências de enquadramento, novas ou existentes, o controlo geral e a responsabilidade pela supervisão do enquadramento criado para o cumprimento do objectivo mencionado no n.º 1. Na sequência dessa atribuição, esses organismos devem verificar as economias de energia resultantes dos serviços energéticos e de outras medidas de melhoria da eficiência energética, incluindo as medidas nacionais de eficiência energética existentes e devem comunicar os resultados.

4. Após a revisão e a comunicação sobre os primeiros três anos de aplicação da presente directiva, a Comissão deve analisar a necessidade de apresentação de uma proposta de directiva que vise um maior desenvolvimento da abordagem de mercado em matéria de melhoria da eficiência energética através de «certificados brancos».

#### Artigo 5.º

##### **Eficiência na utilização final de energia no sector público**

1. Os Estados-Membros devem assegurar que o sector público desempenhe um papel exemplar no contexto da presente directiva.

Para tal, devem assegurar que sejam tomadas pelo sector público uma ou mais medidas de melhoria da eficiência energética, com especial incidência nas medidas com uma boa relação custo-eficácia que proporcionem as maiores economias de energia no menor lapso de tempo. Tais medidas devem ser tomadas ao nível nacional, regional e/ou local adequado e podem consistir em iniciativas legislativas e/ou acordos voluntários ou outros regimes com efeito equivalente. Sem prejuízo da legislação nacional e comunitária em matéria de contratos públicos, essas medidas podem ser escolhidas da lista indicativa constante do anexo V. Nos relatórios referidos no artigo 14.º, os Estados-Membros devem acompanhar o desempenho do sector público no que diz respeito ao objectivo nacional indicativo de economias de energia.

2. Os Estados-Membros devem atribuir a uma organização ou organizações, novas ou existentes, a responsabilidade de administração, gestão e execução com vista à integração dos requisitos de melhoria da eficiência energética constantes do n.º 1. Estas organizações podem ser as mesmas autoridades ou agências referidas no n.º 3 do artigo 4.º

#### CAPÍTULO III

##### **PROMOÇÃO DA EFICIÊNCIA NA UTILIZAÇÃO FINAL DE ENERGIA E DOS SERVIÇOS ENERGÉTICOS**

#### Artigo 6.º

##### **Distribuidores de energia, operadores das redes de distribuição e comercializadores de energia a retalho**

1. Os Estados-Membros devem assegurar que os distribuidores de energia, os operadores das redes de distribuição e/ou os comercializadores de energia a retalho:

a) Forneçam a pedido, não mais do que uma vez por ano, as informações estatísticas agregadas sobre os seus consumidores finais às autoridades ou agências a que se refere o n.º 3 do artigo 4.º ou a qualquer outro organismo designado, desde que este último transmita por seu turno as informações recebidas ao primeiro. Estas informações devem ser suficientes para conceber e aplicar, de forma adequada, programas de melhoria da eficiência energética e promover e acompanhar os serviços energéticos e outras medidas de melhoria da eficiência energética. Estas informações podem incluir informação histórica e devem incluir informação actual sobre o consumo dos utilizadores finais, incluindo, quando aplicável, diagramas de carga, segmentação dos clientes e localização geográfica dos mesmos, preservando simultaneamente a integridade e confidencialidade de informações que tenham carácter privado ou sejam comercialmente sensíveis, nos termos da legislação comunitária aplicável;

b) Se abstenham de desenvolver actividades que possam impedir a procura e a entrega dos serviços energéticos e outras medidas de melhoria da eficiência energética ou prejudicar o desenvolvimento do mercado de serviços energéticos e de outras medidas de melhoria da eficiência energética. Os Estados-Membros interessados devem tomar as medidas necessárias para pôr termo a tais actividades.

2. Os Estados-Membros devem:

a) Escolher um ou mais dos seguintes requisitos que terão de ser cumpridos pelos distribuidores de energia, operadores das redes de distribuição e comercializadores de energia a retalho, directa e/ou indirectamente através de outros fornecedores de serviços de energia ou de medidas de melhoria da eficiência energética:

i) assegurar a oferta aos consumidores finais e a promoção de serviços de energia a preços competitivos, ou

ii) assegurar a promoção e a disponibilização aos consumidores finais de auditorias energéticas a preços competitivos realizadas de forma independente e/ou medidas de melhoria da eficiência energética nos termos do n.º 2 do artigo 9.º e do artigo 12.º ou

iii) contribuir para os fundos e mecanismos de financiamento a que se refere o artigo 11.º O nível dessas contribuições deve corresponder, no mínimo, aos custos estimados das actividades referidas no presente número e deve ser acordado com as autoridades ou agências referidas no n.º 3 do artigo 4.º; e/ou



b) Assegurar a existência ou a criação de acordos voluntários e/ou de outros regimes orientados para o mercado, como os certificados brancos, com um efeito equivalente a um ou mais dos requisitos a que se refere a alínea a). Esses acordos voluntários devem ser fiscalizados e acompanhados pelo Estado-Membro interessado a fim de garantir que tenham na prática um efeito equivalente a um ou mais dos requisitos referidos na alínea a).

3. Os Estados-Membros devem assegurar a existência de incentivos suficientes, a igualdade de concorrência e as condições de concorrência leais para que os agentes do mercado que não sejam distribuidores de energia, operadores de redes de distribuição ou comercializadores de energia a retalho, como empresas de serviços energéticos, instaladores de equipamento energético, conselheiros energéticos e consultores energéticos, ofereçam e apliquem independentemente os serviços energéticos, as auditorias energéticas e as medidas de melhoria da eficiência energética descritas na subalínea ii) da alínea a) do n.º 2.

4. Nos termos dos n.ºs 2 e 3, os Estados-Membros apenas podem responsabilizar os operadores das redes de distribuição se tal for compatível com os requisitos relacionados com a separação de contas constantes do n.º 3 do artigo 19.º da Directiva 2003/54/CE e do n.º 3 do artigo 17.º da Directiva 2003/55/CE.

5. A aplicação do presente artigo não prejudica as derrogações ou isenções concedidas ao abrigo das Directivas 2003/54/CE e 2003/55/CE.

#### Artigo 7.º

### Disponibilidade da informação

Os Estados-Membros devem assegurar que as informações relativas aos mecanismos de eficiência energética e aos quadros jurídicos e financeiros adoptados para atingir o objectivo nacional indicativo de economias de energia são transparentes e objecto de ampla divulgação aos agentes do mercado relevantes.

#### Artigo 8.º

### Disponibilidade de regimes de qualificação, acreditação e/ou certificação de fornecedores de serviços energéticos, auditorias energéticas e outras medidas de melhoria da eficiência energética

Tendo em vista a obtenção de um elevado grau de competência técnica, de objectividade e de confiança, os Estados-Membros devem assegurar, quando o considerarem necessário, a disponibilidade de sistemas adequados de qualificação, acreditação e/ou certificação para prestadores de serviços energéticos, auditorias energéticas e medidas de melhoria da eficiência energética a que se refere o artigo 6.º, n.º 2, alínea a), subalínea ii).

#### Artigo 9.º

### Instrumentos financeiros para as economias de energia

1. Os Estados-Membros devem revogar ou alterar a legislação ou regulamentação nacional, com excepção da de natureza claramente fiscal, que, desnecessária ou desproporcionadamente impeça ou restrinja a utilização de instrumentos financeiros para as economias de energia no mercado dos serviços

energéticos ou outras medidas de melhoria da eficiência energética.

2. Os Estados-Membros devem disponibilizar modelos de contratos para estes instrumentos financeiros aos actuais e aos potenciais compradores de serviços energéticos e de outras medidas de melhoria da eficiência energética dos sectores público e privado. Estes modelos de contratos podem ser emitidos pela autoridade ou agência a que se refere o n.º 3 do artigo 4.º

#### Artigo 10.º

### Tarifas de eficiência energética e outra regulamentação relativa a energia de rede

1. Os Estados-Membros devem assegurar a eliminação dos incentivos nas tarifas de transporte e de distribuição que aumentem desnecessariamente a quantidade de energia distribuída ou transportada. A este respeito, nos termos do n.º 2 do artigo 3.º da Directiva 2003/54/CE e do n.º 2 do artigo 3.º da Directiva 2003/55/CE, os Estados-Membros podem impor obrigações de serviço público relativas à eficiência energética às empresas que operem nos sectores da electricidade e do gás, respectivamente.

2. Os Estados-Membros podem autorizar os componentes de regimes e de estruturas tarifárias com uma finalidade social, desde que quaisquer efeitos perturbadores no sistema de transporte e distribuição sejam reduzidos ao mínimo necessário e não sejam desproporcionados em relação à finalidade social.

#### Artigo 11.º

### Fundos e mecanismos de financiamento

1. Sem prejuízo do disposto nos artigos 87.º e 88.º do Tratado, os Estados-Membros podem criar um ou mais fundos para subsidiar o fornecimento de programas de melhoria da eficiência energética e de outras medidas de melhoria da eficiência energética e para promover o desenvolvimento de um mercado de medidas de melhoria da eficiência energética. Essas medidas devem incluir a promoção de auditorias energéticas, instrumentos financeiros para as economias de energia e, quando adequado, uma melhor contagem do consumo energético e facturação discriminada. Os fundos devem visar também sectores finais com custos de transacção e riscos mais elevados.

2. Se forem criados, os fundos podem proporcionar subvenções, empréstimos, garantias financeiras e/ou outros tipos de financiamento que garantam resultados.

3. Os fundos devem estar abertos a todos os fornecedores de medidas de melhoria da eficiência energética, como empresas de serviços energéticos, conselheiros independentes em matéria de energia, distribuidores de energia, operadores de redes de distribuição, comercializadores de energia a retalho e instaladores. Os Estados-Membros podem decidir abrir os fundos a todos os consumidores finais. Os concursos para a adjudicação de contratos ou métodos equivalentes que garantam total transparência devem ser levados a cabo em plena conformidade com a regulamentação aplicável em matéria de contratos públicos. Os Estados-Membros devem assegurar que esses fundos complementem as medidas de melhoria da eficiência energética financiadas em condições comerciais e que não entrem em concorrência com estas.

## Artigo 12.º

**Auditorias energéticas**

1. Os Estados-Membros devem assegurar a disponibilidade de sistemas de auditoria energética eficazes e de elevada qualidade que se destinem a identificar potenciais medidas de melhoria da eficiência energética e que sejam realizados de forma independente, para todos os consumidores finais, incluindo os consumidores mais pequenos dos sectores doméstico e comercial e os consumidores do sector industrial de pequena e média dimensão.

2. Os segmentos do mercado que tenham custos de transacção mais elevados e instalações não complexas podem ser abrangidos por outras medidas, tais como questionários e programas informáticos disponibilizados na Internet e/ou enviados aos clientes por correio. Os Estados-Membros devem assegurar a disponibilidade de auditorias energéticas para os segmentos do mercado em que estas não sejam realizadas com fins comerciais, tendo em conta o n.º 1 do artigo 11.º

3. A certificação nos termos do artigo 7.º da Directiva 2002/91/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro de 2002, relativa ao desempenho energético dos edifícios<sup>(1)</sup>, é considerada equivalente a uma auditoria energética que preenche os requisitos estabelecidos nos n.ºs 1 e 2 do presente artigo e equivalente às medidas de melhoria da eficiência energética referidas no anexo V da presente directiva. Além disso, considera-se que as auditorias resultantes de sistemas baseados em acordos voluntários entre organizações de interessados e um organismo nomeado, supervisionado e acompanhado pelo Estado-Membro em causa preenchem igualmente os requisitos estabelecidos nos n.ºs 1 e 2.

## Artigo 13.º

**Contagem e facturação discriminada do consumo de energia**

1. Os Estados-Membros devem assegurar que, na medida em que seja tecnicamente viável, financeiramente razoável e proporcional às potenciais economias de energia, sejam fornecidos aos consumidores finais de electricidade, gás natural, sistemas urbanos de aquecimento e/ou de arrefecimento e água quente para uso doméstico, contadores individuais a preços competitivos que reflectam com exactidão o consumo real de energia do consumidor final e que dêem informações sobre o respectivo período real de utilização.

2. Os Estados-Membros devem assegurar que, quando adequado, a facturação efectuada pelos distribuidores de energia, pelos operadores das redes de distribuição e pelos comercializadores de energia a retalho se baseie no consumo real de energia e seja apresentada em termos claros e compreensíveis. Juntamente com a factura, devem ser fornecidas informações adequadas que permitam ao consumidor final ter uma relação exaustiva dos custos efectivos da energia. Quando adequado e em função da quantidade de energia consumida, a facturação será efectuada com uma frequência suficiente que permita aos consumidores regular o seu próprio consumo de energia.

(1) JO L 1 de 4.1.2003, p. 65.

3. Os Estados-Membros devem assegurar que, quando adequado, os distribuidores de energia, os operadores das redes de distribuição ou os comercializadores de energia a retalho disponibilizem aos consumidores finais, de forma clara e compreensível, as informações a seguir indicadas, integradas ou anexadas às suas facturas, contratos, transacções e/ou recibos em estabelecimentos de distribuição:

- a) Preços reais actuais e consumo efectivo de energia;
- b) Comparações do consumo actual de energia do consumidor final com o consumo no mesmo período do ano anterior, de preferência sob a forma gráfica;
- c) Sempre que possível e útil, comparações com um utilizador médio de energia, normalizado ou aferido, da mesma categoria de utilizadores;
- d) Informação sobre os contactos de organizações de consumidores, agências de energia ou organismos similares, incluindo sítios da internet, onde possam ser obtidas informações sobre as medidas disponíveis de melhoramento da eficiência energética, diagramas comparativos de utilizadores finais e/ou especificações técnicas objectivas de equipamentos consumidores de energia.

## CAPÍTULO IV

**DISPOSIÇÕES FINAIS**

## Artigo 14.º

**Relatórios**

1. Os Estados-Membros que já utilizem, seja com que finalidade, métodos de cálculo para medir as economias de energia semelhantes aos tipos descritos no anexo IV, à data da entrada em vigor da presente directiva podem apresentar à Comissão as informações de que dispõem com o nível de detalhe adequado. Essas apresentações devem ter lugar o mais rapidamente possível, de preferência até ... (\*). Estas informações devem permitir à Comissão ter em devida conta as práticas existentes.

2. Até ... (\*\*), os Estados-Membros devem apresentar à Comissão um relatório intercalar sobre a administração geral e a aplicação da presente directiva. O relatório deve incluir informações sobre as medidas tomadas ou planeadas. Os Estados-Membros devem apresentar à Comissão, até ... (\*\*\*), um relatório final sobre os progressos registados no período de seis anos após ... (\*\*\*\*). O relatório intercalar deve basear-se nos dados disponíveis, completados com estimativas, e deve incluir nomeadamente os progressos previstos até à data no que se refere ao objectivo intermédio nacional indicativo de economias de energia estabelecido no n.º 2 do artigo 4.º e ao objectivo estabelecido no n.º 1 do artigo 5.º O relatório final deve incluir os resultados definitivos relativos ao cumprimento do objectivo global nacional indicativo de economias de energia estabelecido no n.º 1 do artigo 4.º e ao objectivo estabelecido no n.º 1 do artigo 5.º

(\*) Seis meses a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

(\*\*) Cinco anos a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

(\*\*\*) Dois anos a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

(\*\*\*\*) 10 anos a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

3. Com base nos relatórios intercalar e final dos Estados-Membros, a Comissão deve avaliar em que medida os Estados-Membros realizaram progressos no sentido de atingir os seus objectivos nacionais indicativos de economias de energia. Até ... (\*), a Comissão deve publicar um relatório com as suas conclusões sobre os primeiros relatórios intercalares. Até um ano após a recepção do relatório final dos Estados-Membros, a Comissão deve publicar as suas conclusões sobre o relatório final. Esses relatórios devem ser acompanhados, conforme adequado e necessário, de propostas ao Parlamento Europeu e ao Conselho relativas a medidas adicionais, incluindo a eventual prorrogação do período de validade dos objectivos previstos na presente directiva.

#### Artigo 15.º

##### Revisão e adaptação do enquadramento

1. Os valores e métodos de cálculo referidos nos anexos II, III e IV devem ser adaptados aos progressos técnicos nos termos do n.º 2 do artigo 16.º

2. Até ... (\*\*), a Comissão deve, nos termos do n.º 2 do artigo 16.º, reformular e completar na medida do necessário os pontos 2 a 6 do anexo IV, respeitando o quadro geral estabelecido no ponto 1 do anexo IV.

3. Após ... (\*\*\*), a Comissão pode, nos termos do n.º 2 do artigo 16.º, decidir aumentar a percentagem de cálculos harmonizados numa abordagem «em detalhe» usados no modelo de cálculo harmonizado referida no ponto 1 do anexo IV sem prejuízo dos sistemas dos Estados-Membros que já apliquem uma percentagem mais elevada. A Comissão deve tomar os seguintes factores em consideração, fundamentando a sua decisão em conformidade com os mesmos:

- Experiência com o modelo de cálculo harmonizado durante os seus primeiros anos de aplicação;
- Expectativa de aumento potencial do rigor como resultado da substituição de uma parte dos cálculos «agregados» por cálculos «em detalhe»;
- Estimativa de aumento potencial do custo e/ou da carga administrativa.

Se a Comissão decidir aumentar a percentagem dos cálculos harmonizados «em detalhe», o novo modelo de cálculo harmonizado deverá ser usado pela primeira vez a partir de ... (\*\*\*\*).

#### Artigo 16.º

##### Comité

1. A Comissão é assistida por um Comité.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.

3. O Comité aprovará o seu regulamento interno.

#### Artigo 17.º

##### Revogação

É revogada a Directiva 93/76/CEE.

#### Artigo 18.º

##### Transposição

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva antes de ... (\*\*\*\*) e informar imediatamente a Comissão desse facto.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão aprovadas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito nacional que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

#### Artigo 19.º

##### Entrada em vigor

A presente directiva entra em vigor 20 dias após a data da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

#### Artigo 20.º

##### Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em ... de ... de ....

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

...

Pelo Conselho

O Presidente

...

(\*) Seis anos a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

(\*\*) 18 meses a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

(\*\*\*) Três anos a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

(\*\*\*\*) Quatro anos a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

(\*\*\*\*\*) Dois anos a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

## ANEXO I

**METODOLOGIA PARA CÁLCULO DO OBJECTIVO NACIONAL INDICATIVO DE ECONOMIAS DE ENERGIA**

A metodologia utilizada para o cálculo do objectivo nacional indicativo de economias de energia fixado no artigo 4.º será a seguinte:

1. Para calcular o consumo anual médio, os Estados-Membros devem utilizar o total do consumo interno de energia final de todos os utilizadores de energia abrangidos pela presente directiva referente ao período dos seis anos civis mais recentes, anteriores à aplicação da presente directiva relativamente aos quais existam dados oficiais. Este consumo de energia final será a quantidade de energia distribuída ou vendida a consumidores finais durante o período de seis anos, sem ajustamentos relativamente aos graus-dias, alterações estruturais ou alterações da produção.

Com base neste consumo anual médio, o objectivo nacional indicativo de economias de energia será calculado uma vez e a quantidade de energia absoluta respectiva a ser economizada será aplicada para a vigência total da presente directiva.

O objectivo nacional indicativo de economias de energia:

- a) Consistirá em 6 % da quantidade média anual de consumo acima referida;
- b) Será medido após o sexto ano de aplicação da presente directiva;
- c) Será o resultado das economias anuais de energia conseguidas ao longo do período de seis anos de aplicação da presente directiva;
- d) Será atingido através de serviços energéticos e de outras medidas de melhoria da eficiência energética.

Esta metodologia de medição das economias de energia garante que o total das economias de energia determinado pela presente directiva seja uma quantidade fixa e como tal seja independente do futuro crescimento do PIB e de qualquer futuro aumento do consumo de energia.

2. O objectivo nacional indicativo de economias de energia indicativo será expresso em termos absolutos em GWh ou equivalente, calculados de acordo com o anexo II.
3. As economias de energia num determinado ano após a entrada em vigor da presente directiva resultante das medidas de melhoria da eficiência energética iniciadas num ano anterior, a partir de 1995, e que tenha um efeito duradouro, pode ser tomada em consideração no cálculo das economias de energia anuais. Em determinados casos, quando as circunstâncias o justificarem, poderão ser tomadas em consideração as medidas iniciadas antes de 1995, mas não anteriores a 1991. Em todos os casos, as economias de energia resultantes terão de ser mensuráveis e verificáveis ou calculáveis de acordo com o quadro geral estabelecido no anexo IV.

## ANEXO II

TEOR EM ENERGIA DE COMBUSTÍVEIS SELECIONADOS PARA UTILIZAÇÃO FINAL — TABELA DE CONVERSÃO <sup>(1)</sup>

Produto energético	kJ (PCI)	kg <sub>ep</sub> (PCI)	kWh (PCI)
1 kg de coque	28 500	0,676	7,917
1 kg de hulha	17 200 — 30 700	0,411 — 0,733	4,778 — 8,528
1 kg de briquetes de lignite	20 000	0,478	5,556
1 kg de lignite negra	10 500 — 21 000	0,251 — 0,502	2,917 — 5,833
1 kg de lignite castanha	5 600 — 10 500	0,134 — 0,251	1,556 — 2,917
1 kg de xisto betuminoso	8 000 — 9 000	0,191 — 0,215	2,222 — 2,500
1 kg de turfa	7 800 — 13 800	0,186 — 0,330	2,167 — 3,833
1 kg de briquetes de turfa	16 000 — 16 800	0,382 — 0,401	4,444 — 4,667
1 kg de fuelóleo residual (óleos pesados)	40 000	0,955	11,111
1 kg de fuelóleo leve	42 300	1,010	11,750
1 kg de combustível para motor (gasolina)	44 000	1,051	12,222
1 kg de parafina	40 000	0,955	11,111
1 kg de GPL	46 000	1,099	12,778
1 kg de gás natural <sup>(2)</sup>	47 200	1,126	13,10
1 kg de GNL	45 190	1,079	12,553
1 kg de madeira (25 % de humidade) <sup>(3)</sup>	13 800	0,330	3,833
1 kg de peletes/briquetes de madeira	16 800	0,401	4,667
1 kg de resíduos	7 400 — 10 700	0,177 — 0,256	2,056 — 2,972
1 MJ de calor derivado	1 000	0,024	0,278
1 kWh de energia eléctrica	3 600	0,086	1 <sup>(4)</sup>

<sup>(1)</sup> Caso se justifique, os Estados-Membros podem aplicar factores de conversão diferentes

<sup>(2)</sup> 93 % de metano.

<sup>(3)</sup> Os Estados-Membros podem aplicar outros valores consoante o tipo de madeira mais utilizado em cada Estado-Membro.

<sup>(4)</sup> Para economias de electricidade em kWh, os Estados-Membros podem aplicar um coeficiente por omissão de 2,5, reflectindo a estimativa de uma média de 40 % de eficiência da produção da União Europeia durante o período em causa. Os Estados-Membros podem aplicar um coeficiente diferente desde que o possam justificar.

Fonte: Eurostat.

## ANEXO III

**LISTA INDICATIVA DE EXEMPLOS DE MEDIDAS DE MELHORIA DA EFICIÊNCIA ENERGÉTICA ELEGÍVEIS**

O presente anexo apresenta exemplos de programas e outras medidas de melhoria da eficiência energética que podem ser desenvolvidos e aplicados no contexto do artigo 4.º

Para serem tomadas em consideração, estas medidas de melhoria da eficiência energética devem traduzir-se em economias de energia que possam ser claramente verificadas e medidas ou estimadas, de acordo com as orientações constantes do anexo IV, não devendo o respectivo impacto nas economias de energia ter sido já contemplado noutras medidas específicas. As listas que se seguem não são exaustivas, destinando-se apenas a servir de orientação.

Exemplos de medidas de melhoria da eficiência energética elegíveis:

*Sectores residencial e terciário*

- a) Aquecimento e arrefecimento (por exemplo, bombas de calor, novas caldeiras de alto rendimento, instalação ou modernização eficiente de sistemas urbanos de aquecimento/arrefecimento);
- b) Isolamento e ventilação (por exemplo, isolamento de telhados e de paredes duplas, janelas com vidros duplos/triplos);
- c) Água quente (por exemplo, instalação de novos dispositivos, utilização directa e eficiente no aquecimento de espaços, máquinas de lavar);
- d) Iluminação (por exemplo, novas lâmpadas eficientes e balastos de alto rendimento, sistemas de comando digitais, utilização de detectores de movimento em sistemas de iluminação de edifícios comerciais);
- e) Cozinha e refrigeração (por exemplo, novos dispositivos eficientes, sistemas de recuperação de calor);
- f) Outros equipamentos e aparelhos (por exemplo, equipamentos de co-geração, novos dispositivos eficientes, temporizadores para uma utilização otimizada da energia, sistemas redutores de perdas em modo de vigília, instalação de condensadores para reduzir a energia reactiva, transformadores de perdas reduzidas);
- g) Produção doméstica de fontes de energia renováveis, em que é reduzida a quantidade de energia comprada (por exemplo, aplicações térmicas da energia solar, água quente para uso doméstico, aquecimento e arrefecimento de espaços com recurso à energia solar, etc.);

*Sector industrial*

- h) Processos de fabrico de produtos (por exemplo, utilização mais eficiente do ar comprimido, condensadores, comutadores e válvulas, utilização de sistemas automáticos e integrados, modos de vigília eficientes);
- i) Motores e sistemas de transmissão (por exemplo, maior utilização de comandos electrónicos e variadores de velocidade, programação de aplicações integradas, conversores de frequências, motores eléctricos de alta eficiência);
- j) Ventiladores, variadores e ventilação (por exemplo, novos dispositivos ou sistemas, utilização de ventilação natural);
- k) Gestão da resposta à procura (por exemplo, gestão da carga, sistemas de controlo de corte de picos);
- l) Co-geração de alta eficiência (por exemplo, equipamentos de co-geração);

*Sector dos transportes*

- m) Meio de deslocação utilizado (por exemplo, incentivos à utilização de veículos energeticamente eficientes, utilização energeticamente eficiente de veículos munidos de sistemas de ajuste da pressão dos pneumáticos, aparelhos energeticamente eficientes integrados ou aplicados aos veículos, aditivos para combustíveis destinados a melhorar a eficiência energética, óleos de elevado teor lubrificante e pneumáticos de reduzida resistência);
- n) Alterações modais nas deslocações (por exemplo, modalidades de transporte casa/trabalho sem automóveis, partilha de automóveis, alterações modais de modos de transporte de maior consumo energético para modos de transporte de menor consumo energético, por passageiro/km ou por tonelada/km);

*Medidas trans-sectoriais*

- o) Normas e padrões que tenham como principal objectivo melhorar a eficiência energética de produtos e serviços, incluindo os edifícios;
- p) Sistemas de rotulagem energética;

- q) Contadores, sistemas inteligentes de contagem, como por exemplo instrumentos de contagem individuais geridos à distância e facturação detalhada;
- r) Formação e ensino que conduzam à aplicação de tecnologias e/ou técnicas de eficiência energética;

*Medidas horizontais*

- s) Regulamentação, impostos, etc., que tenham como efeito reduzir o consumo final de energia final;
  - t) Campanhas de informação focalizadas que promovam a melhoria da eficiência energética e as medidas de melhoria da eficiência energética.
-

## ANEXO IV

## QUADRO GERAL PARA A MEDIÇÃO E VERIFICAÇÃO DAS ECONOMIAS DE ENERGIA

1. **Medição e cálculo das economias de energia e sua normalização**1.1. *Medição das economias de energia*

## Generalidades

Na medição das economias de energia realizadas, tal como estabelecido no artigo 4.º, com o objectivo de verificar os progressos globais em matéria de eficiência energética e de avaliar o impacto de cada uma das medidas aplicadas, será utilizado um modelo de cálculo que combine métodos de cálculo «agregados» e «em detalhe» para medir os progressos anuais em matéria de eficiência energética com vista aos relatórios previstos no artigo 14.º

Ao desenvolver o modelo de cálculo harmonizado nos termos do n.º 2 do artigo 15.º, o Comité procurará utilizar na medida do possível os dados já regularmente comunicados pelo Eurostat e/ou pelos institutos nacionais de estatística.

## Cálculos «agregados»

O método de cálculo «agregado» é um método em que o valor das economias de energia é calculado utilizando como ponto de partida os níveis das economias de energia nacionais, ou níveis de economias de energia sectoriais de larga escala agregados. Os dados anuais são seguidamente corrigidos em função de factores exógenos, como graus-dias, mudanças estruturais, combinações de produtos, etc., a fim de extrair um valor que dê uma indicação fiável sobre o progresso total em matéria de eficiência energética, conforme adiante se descreve no ponto 1.2. Este método não proporciona medições exactas e detalhadas nem indica relações de causalidade entre os valores medidos e as economias de energia deles decorrentes. Contudo, afigura-se normalmente mais simples e menos oneroso, sendo frequentemente designado por «indicadores de eficiência energética», porque proporciona uma indicação da evolução registada.

Ao desenvolver o método de cálculo «agregado» utilizado no modelo de cálculo harmonizado, o Comité deverá na medida do possível basear os seus trabalhos em metodologias já existentes, como o modelo ODEX (1).

## Cálculos «em detalhe»

Parte do consumo de energia final anual interno nos sectores abrangidos pela directiva deverá ser assegurada utilizando um modelo «em detalhe» harmonizado. Ao desenvolver nos termos do n.º 2 do artigo 15.º esse modelo «em detalhe» harmonizado, o Comité deverá procurar utilizar métodos normalizados que acarretem um mínimo de encargos e custos administrativos, utilizando nomeadamente os métodos de medição adiante referidos nos pontos 2.1 e 2.2 e centrando-se nos sectores em que o modelo «em detalhe» possa ser aplicado com melhor relação custo-eficácia.

Se um Estado-Membro o desejar, poderá utilizar outras medições «em detalhe» além das utilizadas na parte prevista pelo modelo «em detalhe» harmonizado, sob reserva do acordo da Comissão, nos termos do n.º 2 do artigo 16.º, com base numa descrição da metodologia apresentada pelo Estado-Membro interessado.

Um método de cálculo «em detalhe» é um método em que as economias de energia obtidas graças à aplicação de determinada medida específica de melhoria da eficiência energética são medidas em quiloWatt-hora (kWh), em joules (J) ou em quilogramas equivalente de petróleo (kgep) e adicionadas aos resultados de outras medidas específicas de melhoria da eficiência energética. As autoridades ou agências referidas no n.º 3 do artigo 4.º deverão assegurar que seja evitada qualquer dupla contagem das economias de energia, resultante de combinações de medidas (incluindo mecanismos) de melhoria da eficiência energética. No método de cálculo «em detalhe» poderão ser utilizados os dados e métodos referidos nos pontos 2.1 e 2.2.

Na falta de métodos «em detalhe» para determinados sectores, poderão ser utilizados indicadores agregados ou combinações de cálculos agregados e «em detalhe» nos relatórios apresentados à Comissão, sob reserva do acordo da Comissão, nos termos do n.º 2 do artigo 16.º Em especial, quando proceder à avaliação dos pedidos apresentados para esse efeito no contexto do relatório intercalar descrito no n.º 2 do artigo 14.º, a Comissão deverá demonstrar a flexibilidade adequada. Para a medição do impacto das medidas aplicadas após 1995 (e 1991, em certos casos) mas que continuem a ter impacto serão necessários alguns cálculos agregados.

(1) Projecto ODYSSEE-MURE, programa SAVE. Comissão, 2005.



### 1.2. *Modo de normalizar as medições das economias de energia*

As economias de energia serão determinadas efectuando uma medição e/ou estimativa do consumo antes e depois da aplicação da medida garantindo simultaneamente o ajustamento e normalização em função das condições externas que normalmente afectam a utilização de energia. As condições que normalmente afectam a utilização de energia podem também variar ao longo do tempo. Essas condições poderão consistir no impacto provável de um ou vários factores plausíveis tais como:

- a) Condições climáticas, como graus-dias;
- b) Níveis de ocupação;
- c) Horário de funcionamento de edifícios não residenciais;
- d) Intensidade de equipamentos instalados (capacidade); combinações de produtos;
- e) Capacidade, nível de produção, volume ou valor acrescentado, incluindo alterações a nível do PIB;
- f) Planificação para as instalações e veículos;
- g) Relações com outras unidades.

## 2. **Dados e métodos que podem ser utilizados (mensurabilidade)**

Existem vários métodos de recolha de dados para a medição e/ou estimativa das economias de energia. No momento da avaliação de um serviço energético ou de uma medida de melhoria da eficiência energética, muitas vezes não é possível recorrer apenas a medições. É, por conseguinte, feita uma distinção entre métodos de medição das economias de energia e métodos de estimativa das economias de energia, sendo estes últimos os mais utilizados na prática.

### 2.1. *Dados e métodos baseados em medições*

#### Facturas de empresas de distribuição ou de retalhistas

As facturas detalhadas de consumo de energia constituem a base de medição de um período representativo anterior à introdução da medida de melhoria da eficiência energética. Tais facturas podem seguidamente ser comparadas com facturas detalhadas do consumo no período posterior à introdução e utilização da medida, também num período de tempo representativo. Os resultados deverão ser comparados com um grupo de controlo (grupo não participante), se possível, ou então ser normalizados conforme descrito no ponto 1.2.

#### Dados relativos a vendas de energia

O consumo de diferentes tipos de energia (por exemplo, electricidade, gás ou gasóleo de aquecimento) pode ser medido através da comparação dos dados das vendas de retalhistas ou distribuidores, obtidos antes da introdução das medidas de melhoria da eficiência energética, com os dados das vendas registados depois da introdução da medida. Poderá utilizar-se um grupo de controlo ou proceder-se à normalização dos dados.

#### Dados relativos a vendas de equipamentos e aparelhos

O desempenho dos equipamentos e aparelhos pode ser calculado com base em informações obtidas directamente do fabricante. Os dados sobre a venda de equipamentos e aparelhos podem geralmente ser obtidos através dos retalhistas. Poderão também ser efectuados levantamentos e medições. Os dados acessíveis podem ser comparados com os dados relativos às vendas, a fim de determinar o valor das economias de energia. Ao utilizar-se este método, deverá proceder-se a correcções em função de quaisquer alterações na forma de utilização dos equipamentos ou aparelhos.

#### Dados relativos ao peso na energia final

O consumo de energia de um edifício ou instalação pode ser totalmente monitorizado a fim de registar a procura de energia antes e depois da introdução de uma medida de melhoria da eficiência energética. Factores importantes (por exemplo, processo de produção, equipamento especial, instalações de aquecimento) podem ser medidos de forma mais precisa.

### 2.2. *Dados e métodos baseados em estimativas*

#### Estimativas técnicas simples: sem inspecção

O cálculo por estimativas técnicas simples sem inspecção no local constitui o método mais comum de obtenção de dados para a medição das economias de energia consideradas. Poderá efectuar-se uma estimativa dos dados com base em princípios técnicos, sem utilização de dados no local, mas com pressupostos baseados em especificações dos equipamentos, características de desempenho, perfis de funcionamento das medidas instaladas e estatísticas, etc.

### Estimativas técnicas melhoradas: com inspecção

Os dados relativos à energia podem ser calculados com base em informações obtidas por um perito externo durante uma auditoria, ou outro tipo de visita, de um ou vários dos locais visados. Com base nestes dados, poderão ser desenvolvidos algoritmos/modelos de simulação mais sofisticados a aplicar a uma maior variedade de locais (por exemplo, edifícios, instalações, veículos). Este tipo de medição pode muitas vezes ser utilizado para complementar e calibrar as estimativas técnicas simples.

### 3. Como lidar com a incerteza

Todos os métodos enumerados no ponto 2 podem implicar um certo grau de incerteza. A incerteza poderá resultar de (<sup>1</sup>):

- a) Erros da instrumentação: estes ocorrem normalmente devido a erros nas especificações fornecidas pelo fabricante do produto;
- b) Erros de modelização: trata-se normalmente de erros no modelo utilizado para estimativa dos parâmetros a partir dos dados recolhidos;
- c) Erros de amostragem: trata-se normalmente de erros resultantes do facto de ter sido observada uma amostra de unidades em vez de todo o conjunto das unidades em estudo.

A incerteza pode também resultar de hipóteses planificadas e não planificadas, estando estas normalmente associadas a estimativas, pressupostos e/ou utilização de dados técnicos. A ocorrência de erros está também relacionada com o sistema escolhido para a recolha de dados descrito nos pontos 2.1 e 2.2. É aconselhável uma maior especificação da incerteza.

Os Estados-Membros podem optar pela utilização do método de incerteza quantificada aquando da comunicação de informações relativas aos objectivos definidos na presente directiva. A incerteza quantificada será então expressa de uma forma estatisticamente significativa, indicando tanto o nível de precisão como o de fiabilidade. Por exemplo, «o erro quantificável é de  $\pm 20\%$ , com 90 % de fiabilidade».

Se utilizarem o método de incerteza quantificada, os Estados-Membros deverão também ter em conta o facto de que o nível aceitável de incerteza exigido para os cálculos das economias de energia depende do nível da poupança e da relação custo-eficácia da redução da incerteza.

### 4. Duração harmonizada das medidas de melhoria da eficiência energética nos cálculos «em detalhe»

Algumas medidas de melhoria da eficiência energética perduram durante décadas, enquanto outras têm menor duração. Indicam-se na lista que se segue alguns exemplos de medidas de melhoria da eficiência energética e respectiva duração média:

Isolamento de telhados em habitações privadas	30 anos
Isolamento de paredes duplas em habitações privadas	40 anos
Substituição de envidraçamentos, nível E por C (em m <sup>2</sup> )	20 anos
Substituição de caldeiras, nível B por A	15 anos
Regulação do aquecimento — modernização através da substituição de caldeiras	15 anos
Lâmpadas fluorescentes compactas — retalhistas	16 anos

Fonte: Compromisso de Eficiência Energética 2005—2008 do Reino Unido (*Energy Efficiency Commitment 2005-2008, UK*)

A fim de garantir que todos os Estados-Membros apliquem a medidas similares a mesma duração, esta será harmonizada ao nível europeu. Até ... (\*), a Comissão, assistida pelo Comité criado no artigo 16.º, deverá, por conseguinte, substituir a lista *supra* referida por uma lista preliminar aprovada da qual conste a duração média de diferentes medidas de melhoria da eficiência energética.

(<sup>1</sup>) No apêndice B do Protocolo Internacional de Medição e Verificação do Desempenho (International Performance Measurement & Verification Protocol – IPMVP) é apresentado um modelo para estabelecimento de um nível de incerteza quantificável baseado nestes três erros.

(\*) Seis meses após a data de entrada em vigor da presente directiva.

5. **Como lidar com os efeitos multiplicadores das economias de energia e como evitar a dupla contagem nos métodos mistos de cálculo agregado e «em detalhe»**

A aplicação de uma medida de melhoria da eficiência energética, como por exemplo o isolamento do reservatório de água e da tubagem de água quente de um edifício, ou outra de efeito equivalente, poderá vir a produzir efeitos multiplicadores no mercado, o que conduzirá a que o mercado adopte automaticamente a mesma medida sem qualquer outra intervenção das autoridades ou agências referidas no n.º 3 do artigo 4.º, ou de qualquer prestador privado de serviços energéticos. Na maior parte dos casos, as medidas com potencialidades multiplicadoras são mais económicas em termos de custos do que as que têm de ser periodicamente substituídas. Os Estados-Membros deverão estimar o potencial de economias de energia de tais medidas, incluindo os seus efeitos multiplicadores, e verificar os seus efeitos totais mediante uma avaliação *ex-post* das mesmas, utilizando para o efeito indicadores, sempre que tal se justifique.

Deverão ser efectuadas correcções das duplas contagens das economias de energia. Para o efeito é aconselhável a utilização de matrizes que permitam efectuar o somatório dos impactos das diversas medidas.

As potenciais economias de energia verificadas após o período visado não deverão ser tomadas em consideração pelos Estados-Membros nos relatórios que apresentarem sobre o objectivo geral fixado no artigo 4.º As medidas susceptíveis de produzir efeitos a longo prazo no mercado deverão ser sempre incentivadas. As medidas que já tenham dado origem a efeitos multiplicadores das economias de energia deverão ser tomadas em consideração nos relatórios relativos aos objectivos estabelecidos no artigo 4.º, na condição de serem mensuráveis e verificáveis com base nas orientações dadas no presente anexo.

6. **Modo de verificação das economias de energia**

Se for considerada eficaz em termos de custos e necessária, as economias de energia obtidas por meio de um serviço energético específico ou outra medida de melhoria da eficiência energética será verificada por um terceiro. Tal poderá ser feito por consultores independentes, empresas de serviços energéticos ou outros agentes do mercado. As autoridades ou agências competentes dos Estados-Membros a que se refere o n.º 3 do artigo 4.º poderão fornecer instruções mais pormenorizadas sobre esta matéria.

*Fontes:* A European Ex-post Evaluation Guidebook for DSM and EE Service Programmes; Base de dados IEA, INDEEP; IPMVP, Volume 1 (versão de Março de 2002).

---

## ANEXO V

**LISTA INDICATIVA DE EXEMPLOS DE MEDIDAS DE MELHORIA DA EFICÁCIA ENERGÉTICA NO SECTOR PÚBLICO**

Sem prejuízo da legislação nacional e comunitária relativa aos contratos públicos, os Estados-Membros poderão assegurar-se de que, no contexto do papel exemplar a desempenhar pelo sector público, conforme referido no artigo 5.º, o sector público aplicará os requisitos referidos na seguinte lista indicativa:

- a) Requisitos em matéria de utilização de instrumentos financeiros para as economias de energia, incluindo contratos de desempenho energético, que estipulem uma obrigação pré-determinada e mensurável de economias de energia (mesmo nos casos em que as administrações públicas tenham externalizado as suas responsabilidades);
  - b) Requisitos em matéria de aquisição de equipamento e viaturas com base em listas de especificações técnicas de produtos eficientes do ponto de vista energético constantes de diferentes categorias de equipamento e viaturas, a elaborar pelas autoridades ou agências referidas no n.º 3 do artigo 4.º, com recurso, sempre que justificado, a análises de minimização dos custos do ciclo de vida ou a métodos comparáveis que garantam uma boa relação custo-eficácia;
  - c) Requisitos em matéria de aquisição de equipamento energeticamente eficiente em todos os modos de consumo de energia, incluindo o de vigília, com recurso, sempre que justificado, a análises de minimização dos custos do ciclo de vida ou a métodos comparáveis que garantam uma boa relação custo-eficácia;
  - d) Requisitos em matéria de substituição ou reabilitação de equipamento e viaturas já existentes recorrendo para o efeito aos equipamentos referidos nas alíneas b) e c);
  - e) Requisitos em matéria de recurso a auditorias energéticas e de cumprimento das recomendações relativas à eficácia dos custos delas resultantes.
-

## NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

### I. INTRODUÇÃO

Em 10 de Dezembro de 2003, a Comissão apresentou a proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à eficiência na utilização final de energia e aos serviços energéticos <sup>(1)</sup>, baseada no n.º 1 do artigo 175.º do Tratado CE.

O Comité Económico e Social Europeu deu parecer em 28 de Outubro de 2004 <sup>(2)</sup> e o Comité das Regiões em 17 de Junho de 2004 <sup>(3)</sup>.

O Parlamento Europeu adoptou o parecer em primeira leitura em 7 de Junho de 2005 <sup>(4)</sup>, tendo aprovado 97 alterações.

Em 23 de Setembro de 2005, o Conselho adoptou a posição comum de acordo com o artigo 251.º do Tratado CE.

### II. OBJECTIVO DA PROPOSTA

A proposta tem por fim fomentar a eficiência energética mediante a introdução de objectivos de poupança a serem obrigatoriamente cumpridos pelos Estados-Membros e mediante medidas de apoio ao desenvolvimento do mercado de serviços energéticos. Centrada no sector da procura (ou seja, utilizadores finais e retalhistas), a proposta pode, por conseguinte, ser considerada um complemento da anterior legislação comunitária, relativa ao sector da oferta, e destina-se a contribuir para a concretização da meta da UE de redução das emissões de CO<sub>2</sub>, a reforçar ainda mais o papel preponderante da Comunidade no mercado mundial de produtos e serviços eficientes em termos energéticos — contribuindo assim para o processo de Lisboa — e terá efeitos positivos na segurança do abastecimento.

### III. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

#### 1. Observações gerais

O Conselho partilha da prioridade dada pela Comissão à eficiência energética, pelo que apoia amplamente o objectivo geral da proposta da Comissão. A maioria das alterações introduzidas pelo Conselho na posição comum procuram adaptar o projecto de directiva às diferentes situações e práticas nacionais existentes, reduzir os custos e os encargos administrativos da sua aplicação e, de um modo geral, facilitar a sua implementação.

a) No que toca às 97 alterações adoptadas pelo Parlamento Europeu, o Conselho aceitou as 37 seguintes:

- integralmente (por vezes reformuladas): 1, 11, 12, 13 (no considerando 4), 21, 23 <sup>(5)</sup>, 33 (n.º 3 do art. 4.º), 47, 48, 50 (n.º 3 do art. 6.º), 56 — 58, 76 (art. 16.º), 82, 86, 90, 98 (anexo IV, ponto 1.2),
- parcialmente: 3, 7, 14 (n.º 2 do art. 2.º), 63, 69 [alínea d) do n.º 3 do art. 13.º e considerando 13-B], 74, 79, 80, 87 [também no anexo III, alínea q)] e 99,
- em princípio: 16 [alínea c) do art. 3.º], 17 [alínea d) do art. 3.º], 22, 49 [alínea a) do art. 6.º], 64, 70, 88 [anexo III, alínea r)]; 83 e 92 [anexo III, alíneas m) e n)].

<sup>(1)</sup> Doc. 16261/03 ENER 362 CODEC 1858 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

<sup>(2)</sup> JO C 120 de 20.5.2005, p. 115.

<sup>(3)</sup> JO C 318 de 22.12.2004, p. 19.

<sup>(4)</sup> Doc. 9836/05 CODEC 472 ENER 93 (ainda não publicado no Jornal Oficial).

<sup>(5)</sup> Diz respeito apenas à versão linguística alemã.

O Conselho rejeitou as 60 alterações seguintes: 2, 4, 5 e 10 (relacionadas), 6, 8, 9, 15, 18, 101, 20, 24 — 32, 34, 107, 108, 38 — 41, 43 — 46, 51 — 55, 59 — 62, 65 — 68, 71, 72, 75, 77, 78, 81, 84, 85, 89, 91, 93 — 96, 109, não podendo a Comissão aceitar as alterações 4, 18, 20, 24 — 25, 53, 55, 59, 61 — 62, 67 — 68, 77, 81, 89, 91, 101 e 104.

Algumas das principais alterações não aceites pelo Conselho (principalmente as alterações 29 e 39) vão muito além das disposições da proposta inicial da Comissão. As mesmas disposições foram alteradas pelo Conselho na posição comum: do n.º 2 infra, constam as razões subjacentes à sua rejeição.

- b) Relativamente à proposta da Comissão, o Conselho introduziu várias alterações de que seguidamente se dá conta.

## 2. Observações específicas

- a) As principais alterações introduzidas pelo Conselho referem-se aos objectivos previstos nos artigos 4.º e 5.º:

— artigo 4.º: a posição comum contém um objectivo *indicativo* de 6 % para o sexto ano de aplicação da directiva (n.º 1 do artigo 4.º e considerando 8A) em vez de objectivos obrigatórios; os Estados-Membros são obrigados a adoptar medidas que contribuam para a realização do objectivo indicativo (n.º 1 do artigo 4.º) e devem estabelecer um objectivo indicativo intermédio para o terceiro ano de aplicação (n.º 2 do artigo 4.º),

— artigo 5.º: a posição comum deixou de incluir um objectivo separado e mais elevado para o sector público e *superior* (n.º 1 do artigo 5.º); todavia, este sector deve desempenhar um papel exemplar, adoptar uma ou mais das medidas de melhoria da eficiência energética (iniciativas legislativas e/ou acordos voluntários<sup>(1)</sup>) ou outros regimes de efeito equivalente), e os Estados-Membros acompanharão o seu desempenho no que diz respeito ao objectivo indicativo nacional de poupança de energia.

Eis os motivos pelos quais o Conselho optou por tornar o objectivo indicativo (e não obrigatório, como proposto pela Comissão) e por não definir um objectivo específico para o sector público:

— Os Estados-Membros consideraram que seria inapropriado serem levados a Tribunal de Justiça pelo simples facto de não terem alcançado o nível de poupanças exigido: por exemplo, no caso de um Estado-Membro atingir «apenas» 5 % de poupança ao fim de seis anos, em vez dos 6 % prescritos. A realização futura dos objectivos está directamente ligada ao «comportamento em matéria de consumo energético» de cada cidadão e de cada empresa — comportamento esse que os Estados-Membros *procuram influenciar* através das diferentes medidas propostas no projecto de directiva. Todavia, o resultado final dessas medidas não é totalmente previsível, pelo que não pode ser completamente controlado pelos Estados-Membros,

— A posição de partida para a aplicação da presente directiva varia significativamente de um para outro Estado-Membro, tendo alguns deles já envidado esforços consideráveis no passado — com custos significativos — e muitas vezes no sector público. Consequentemente, as possibilidades de alcançar melhoramentos não são idênticos em todos os Estados-Membros,

— Os Estados-Membros só deverão adoptar medidas com uma boa relação *custo-eficácia* (em conformidade com as asserções apresentadas na exposição de motivos da Comissão, tendo o Conselho aditado uma disposição para esse efeito no n.º 1 do artigo 4.º). Neste contexto, os Estados-Membros querem ter a possibilidade de adoptar medidas no sector em que houver uma melhor relação custo-eficácia, independentemente de se tratar do sector público ou do privado.

(<sup>1</sup>) A utilização de acordos voluntários é referida no considerando 13 da proposta da Comissão.

Além disso, já se incluiu um *procedimento de comitologia* (artigo 16.º, de acordo com as alterações 76 e 99). O Comité terá por incumbência continuar a desenvolver a metodologia de cálculo estabelecida nos anexos (incluindo uma avaliação do equilíbrio adequado a atingir entre medições «ascendentes» e «descendentes») e adaptá-la à evolução técnica. Além disso, foram introduzidas alterações que permitirão a utilização de *acordos voluntários* enquanto instrumentos susceptíveis de contribuir para a realização dos objectivos indicativos.

b) Outras alterações

- o Conselho introduziu vários considerandos novos (8-A, 8-B, 9-A, 11-A, 11-B, 11-C, 13-B) e aumentou os considerandos 8 e 12 existentes,
- segundo travessão do artigo 1.º: a redacção foi ligeiramente alterada para veicular a ideia de que esta directiva pretende *criar as condições* para o desenvolvimento de um mercado de serviços energéticos, e não para *desenvolver* tal mercado,
- artigo 2.º: este artigo foi alterado para excluir também do âmbito de aplicação as partes de empresas de transporte centradas principalmente na utilização da aviação e de combustíveis destinados ao transporte marítimo (na proposta da Comissão também estava prevista uma exclusão semelhante, através da definição de «energia») e determinados sectores das forças armadas,
- quanto às definições do artigo 3.º, o Conselho tentou torná-las o mais concisas, coerentes e operacionais possível, ao mesmo tempo que as alinou sempre que necessário, pelas definições já existentes na demais legislação comunitária,
- no artigo 5.º foi introduzido um elemento de flexibilidade, pondo a tónica nas medidas com uma melhor relação custo-eficácia e introduzindo uma referência ao nível adequado em que uma determinada medida deve ser introduzida. Além disso, a lista de orientações para aquisições públicas prevista no n.º 4 do artigo 5.º (que já não tinha um carácter obrigatório na proposta da Comissão: «os Estados-Membros podem ...») passou para o anexo V, para não excluir a possibilidade de o sector público adoptar *outras* eventuais medidas com uma boa relação custo-eficácia. O n.º 5 do artigo 5.º foi suprimido por ser desnecessário, atendendo ao direito de iniciativa da Comissão,
- o artigo 6.º foi reformulado: as alíneas b) e c) passaram para o n.º 1, enquanto que a alínea a) foi reformulada no n.º 2. Este número oferece aos Estados-Membros a possibilidade de escolha entre as várias obrigações a impor às empresas abrangidas por este artigo,
- artigo 7.º: este artigo, na sua forma inicial, era extremamente abrangente e eventualmente de aplicação muito onerosa, porquanto os Estados-Membros eram responsáveis por garantir que todas as medidas de eficiência energética fossem oferecidas a todos os clientes. Na posição comum, o artigo pretende assegurar a máxima transparência e a divulgação, aos agentes do mercado, das informações relativas aos mecanismos de eficiência energética e aos quadros jurídicos e financeiros,
- artigo 8.º: este artigo, na sua forma inicial, tornava os Estados-Membros responsáveis por garantir a disponibilidade de regimes de qualificação, acreditação e/ou certificação para todos os agentes de mercado que forneçam serviços energéticos. Este artigo foi adaptado para que os Estados-Membros tenham de garantir a disponibilidade de tais regimes, *sempre que necessário* permitindo-lhes ter de facto em conta outros factores pertinentes (por exemplo, o nível de maturidade do mercado em questão, o número de agentes no mercado, e a procura) antes de desenvolverem esses regimes consideravelmente (onerosos),
- no artigo 10.º foi aditada uma disposição que autoriza, em determinadas circunstâncias, regimes e estruturas de tarifas com uma finalidade social,

- foram aditados dois números ao artigo 12.º:
  - o n.º 2 assegura que, em certos casos, possam ser utilizadas medidas de auditoria menos onerosas,
  - o n.º 3 especifica que as instalações certificadas ao abrigo da Directiva «Edifícios» preencheram os requisitos da auditoria; além disso, autoriza as auditorias resultantes de regimes baseados em acordos voluntários,
- o artigo 13.º foi adaptado para o tornar mais flexível, menos oneroso e evitar encargos administrativos desproporcionados.
- os requisitos em matéria de apresentação de relatórios previstos no artigo 14.º foram racionalizados e alterados: o n.º 1 permite que a Comissão tenha em conta os métodos de cálculo existentes; o actual n.º 2 prevê que os Estados-Membros apresentem um relatório intercalar e um relatório final,
- foi aditado um novo artigo 15.º, que especifica as funções da Comissão no âmbito do procedimento de comité, bem como os respectivos prazos. Prevê igualmente (juntamente com as disposições pertinentes dos anexos I e IV) que a Comissão desenvolva um método de cálculo que inclua uma percentagem dos cálculos ascendentes a utilizar pelos Estados-Membros a partir da data de aplicação da directiva (n.º 2 do artigo 15.º). Concluída esta tarefa, a Comissão deve continuar os seus trabalhos para avaliar se a percentagem de cálculos ascendentes pode ainda ser aumentada, ponderando os factores relevantes (n.º 3 do artigo 15.º); assim, se a Comissão decidir que a percentagem de cálculos ascendentes pode de facto ser aumentada, os Estados-Membros devem utilizar esta nova metodologia dois anos após a data de aplicação,
- no artigo 18.º, o prazo de transposição de dois anos substitui o prazo irrealista de 1 de Junho de 2006 proposto pela Comissão. Por um lado, esse prazo permite a conclusão dos procedimentos legislativos normais a nível nacional e, por outro, permite que:
  - os Estados-Membros enviem à Comissão as informações sobre os métodos de cálculo existentes para que ela os possa ter em conta (de preferência no prazo de 6 meses, n.º 1 do art. 14.º),
  - o Comissão desenvolva a metodologia de cálculo (no prazo de 18 meses, n.º 2 do art. 15.º),
  - os Estados-Membros calculem o objectivo nacional indicativo de poupança e se preparem para a aplicação da metodologia de cálculo na prática,
- o anexo I reflecte agora a nova metodologia de cálculo do objectivo nacional de poupança. No ponto 3, o Conselho alterou a data proposta pela Comissão como data-limite após a qual, regra geral, podem ser tidas em conta as medidas para o cálculo das poupanças anuais de 1991 a 1995. Todavia, manteve a data de 1991 a utilizar em determinados casos: esta disposição é necessária para os Estados-Membros que iniciaram a aplicação de determinados instrumentos políticos no período compreendido entre 1991 e 1994, que ainda estão a ser utilizados. Além disso, assegura que os Estados-Membros que já anteriormente envidaram esforços consideráveis em matéria de melhoria da eficiência energética não sejam tratados de forma injusta em relação aos Estados-Membros que ainda não tomaram semelhantes medidas,
- a posição comum deixa claro no anexo III que a lista contém *exemplos* de medidas elegíveis, em vez de ser restritiva. Além disso, foram introduzidas alterações em vários dos exemplos apresentados,



- no anexo IV, o Conselho acrescentou pormenores relativos aos métodos de cálculo descendentes e ascendentes (ponto 1.1.), uma lista da duração harmonizada das medidas de melhoria da eficiência energética nos cálculos base-topo (ponto 4), e disposições relativas aos efeitos multiplicadores e à dupla contagem (ponto 5).

#### IV. CONCLUSÃO

Ambas as instituições apoiaram o objectivo geral da proposta da Comissão e concordaram que a Comissão deve começar a explorar, o mais rapidamente possível, as possibilidades oferecidas pelas potenciais poupanças de energia e a desenvolver ainda mais o mercado de serviços e de produtos eficientes em termos energéticos. Neste contexto, no entender do Conselho, a posição comum faz justiça aos objectivos essenciais da proposta da Comissão.

---