

II

(Actos preparatórios)

COMISSÃO

Alteração da proposta de directiva do Conselho relativa à imputação dos custos das infra-estruturas de transporte a veículos pesados de transporte de mercadorias

(91/C 75/01)

COM(90) 540 final

(Apresentada pela Comissão, em 27 de Novembro de 1990, nos termos do nº 3 do artigo 149º do Tratado CEE)

A proposta da Comissão de 8 de Janeiro de 1988 [doc. COM(87) 716 final] passa a ter a seguinte redacção:

1. Os considerandos passam a ter a seguinte redacção:

«Considerando que os sistemas nacionais de imposição dos veículos, no que respeita à utilização ou posse de veículos pesados de mercadorias, devem, gradualmente, ser adaptados; que tal adaptação diz respeito às estruturas de imposição e aos níveis de tributação efectivos;

Considerando que, sem que tal introduza distorções de concorrência, a aplicação de um sistema comunitário de atribuição dos custos rodoviários necessita de uma estrutura harmonizada dos sistemas de imposição com base nos pesos brutos máximos autorizados por categorias classificadas segundo o número e a configuração dos eixos;

Considerando que os níveis de imposição devem ser estabelecidos de modo a reflectirem os custos ocasionados às infra-estruturas rodoviárias por estes veículos; que, para este efeito, a imposição dos veículos, tendo em conta o imposto sobre o gasóleo a um nível harmonizado, deve cobrir pelo menos o custo relativo ao tráfego incorrido pelo veículo devido à sua utilização da infra-estrutura; que o pagamento líquido dos impostos sobre os veículos deve reflectir o pagamento de portagens cobradas pela utilização de determinadas infra-estruturas rodoviárias em certos Estados-membros;

Considerando que convém limitar, inicialmente, a adaptação dos sistemas nacionais de imposição aos veículos comerciais a gasóleo com toneladas superiores a um certo limiar, susceptíveis de serem utilizados para o transporte intracomunitário de mercadorias;

Considerando que uma atribuição correcta dos custos da infra-estrutura rodoviária deve basear-se, idealmente, nos custos respectivos dos Estados-membros; que, pelo facto de esses dados não se encontrarem disponíveis actualmente, deve ser introduzido um sistema temporário baseado nas taxas mínimas de imposição

sobre os veículos a respeitar por todos os Estados-membros;

Considerando que o objectivo a longo prazo é o da execução de um sistema comunitário de imposição sobre os veículos segundo o princípio da territorialidade;

Considerando que deve ser aplicado um calendário rigoroso para a execução das diversas fases;

Considerando que é necessário que a Comissão negocie acordos com países terceiros com vista a garantir o funcionamento adequado do sistema comunitário de imposição rodoviária, a reduzir as divergências entre os sistemas de imposição das partes envolvidas e a garantir a livre circulação do transporte rodoviário.»

2. O nº 1 do artigo 2º passa a ter a seguinte redacção:

«1. Na acepção da presente directiva, entende-se por «veículos pesados de mercadorias» os camiões rígidos, os conjuntos veículo-reboque e os veículos articulados, registados num Estado-membro ou, se não registados, pertencentes a empresas estabelecidas num Estado-membro ou a residentes de um Estado-membro ou utilizados, num Estado-membro, por estas empresas ou estes residentes, desde que:

- a sua energia de tracção seja fornecida por um motor diesel,
- sejam utilizados para o transporte rodoviário de mercadorias,
- o seu peso bruto máximo autorizado seja pelo menos 12 toneladas.»

3. No artigo 4º, nº 3 é suprimido e na alínea b) é aditado o seguinte: «portagens de pontes, auto-estradas e passos de montanha».

4. O nº 2 do artigo 5º passa a ter a seguinte redacção:

«2. Para efeitos da presente directiva, só são autorizadas portagens em determinadas auto-estradas ou redes de auto-estradas ou troços das mesmas.»

Por «auto-estrada» entende-se uma estrada concebida e construída para o tráfego de veículos a motor, sem saída para as propriedades que se encontram de cada lado dela, e que

- i) Excepto em pontos especiais ou temporariamente, sejam dotadas de faixas de rodagem separadas para os dois sentidos do tráfego, separadas por uma faixa de separação não prevista para o tráfego ou, excepcionalmente, por outros meios;
 - ii) Não seja atravessada por nenhuma estrada, caminho-de-ferro ou via de eléctrico ou passagem para peões; e
 - iii) Tenha a sinalização de auto-estrada.».
5. O n.º 2 do artigo 6.º passa a ter a seguinte redacção:
- «2. Dentro de cada categoria ou subcategoria, a base da imposição é o peso bruto máximo autorizado dos veículos pesados de mercadorias.
- A diferenciação dos pesos brutos máximos autorizados será efectuada com base na classificação que consta do anexo I.».
6. O n.º 3 do artigo 6.º é suprimido.
7. O n.º 2 do artigo 7.º é suprimido.
8. A alínea b) do n.º 2 do artigo 8.º é suprimido.
9. A alínea c) do n.º 2 do artigo 8.º passa a ser a alínea b) do n.º 2.
10. O artigo 9.º passa a ter a seguinte redacção:
- «Artigo 9.º
- Os Estados-membros aplicarão, provisoriamente, as taxas mínimas de imposição dos veículos calculadas segundo o método descrito no anexo II. Estas taxas entrarão em vigor em 1 de Janeiro de 1992 e serão eficazes até 31 de Dezembro de 1994, data em que serão aplicáveis as taxas estabelecidas com base no disposto no artigo 10.º.».
11. O artigo 10.º passa a ter a seguinte redacção:
- «Artigo 10.º
1. A partir de 1 de Janeiro de 1995, os Estados-membros aplicarão as taxas mínimas de imposição dos veículos com base nos seguintes números. O Conselho tomará uma decisão quanto a estas taxas, o mais tardar em 31 de Dezembro de 1993, com base numa proposta apresentada pela Comissão, o mais tardar em 1 de Março de 1993.
 2. Para cada uma das categorias de veículos indicadas no artigo 6.º, os Estados-membros comunicarão à Comissão os custos da infra-estrutura rodoviária correspondentes, de acordo com o sistema indicado no anexo III, o mais tardar em 1 de Junho de 1992.
 3. Com base na informação sobre os custos da infra-estrutura rodoviária provenientes dos Estados-membros, nos termos do disposto no n.º 2 do presente artigo, a Comissão determinará os custos médios da infra-estrutura rodoviária para cada categoria de veículos.
 4. Utilizando a informação apresentada pelos Estados-membros, a Comissão calculará as taxas mínimas

de imposição dos veículos de cada categoria, tendo em conta o nível de custos da infra-estrutura rodoviária obtido nos termos dos n.ºs 2 e 3 do presente artigo, depois de ter substituído as receitas fiscais previsíveis provenientes dos impostos sobre o gasóleo para as diversas categorias de veículos, com o método indicado no anexo IV.

5. As taxas de imposição dos veículos são expressas em ecus.
6. Os Estados-membros que não respeitarem os prazos previstos para apresentar as informações em conformidade com o n.º 1 e o n.º 2 não serão incluídos nos cálculos. Os custos da infra-estrutura rodoviária da Comunidade e as taxas de imposição resultantes serão calculados apenas com base nas informações facultadas pelos outros Estados-membros.
7. Se pelo menos sete Estados-membros não tiverem apresentado à Comissão os dados relativos aos custos da infra-estrutura rodoviária indicados no anexo III, a Comissão é autorizada a proceder a um aumento anual, até um máximo de 10%, das taxas previstas no artigo 9.º
8. O procedimento estabelecido nos n.ºs 2 a 6 do presente artigo será repetido anualmente. Em tais ocasiões, a Comissão tomará também em consideração a necessidade de estabelecer um aumento gradual de cobertura dos custos da infra-estrutura rodoviária de tal modo que, pelo menos, estejam cobertos os custos totais da infra-estrutura rodoviária o mais tardar em 31 de Dezembro de 1999.
9. Antes de 31 de Dezembro de 1993, o Conselho tomará uma decisão sobre uma proposta da Comissão relativa ao procedimento a seguir para a aplicação do n.º 8.».
12. O artigo 11.º passa a ter a seguinte redacção:
- «Artigo 11.º
- A partir de 1 de Janeiro de 1992, as autoridades nacionais podem reembolsar os impostos sobre veículos que cobraram, com base no número de veículos por quilómetro conduzidos em auto-estradas com portagem na Comunidade.
- O reembolso efectuar-se-á numa base anual, sendo aplicada a seguinte fórmula:
- $$\frac{\text{veículo por quilómetro conduzido em auto-estradas pagas} \times \text{imposto nominal anual do veículo}}{100\,000.}$$
13. O artigo 12.º passa a ser o artigo 13.º
14. É aditado um novo artigo 12.º:
- «Artigo 12.º
- Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva.
- As disposições adoptadas pelos Estados-membros incluirão uma referência à presente directiva ou serão acompanhadas da referida referência aquando da publicação oficial. As modalidades da referência são adoptadas pelos Estados-membros.».

ANEXO I

CLASSIFICAÇÃO DOS VEÍCULOS

Subcategoria dos veículos pesados de mercadorias, peso bruto (em toneladas)

Superior	Inferior ou igual
VEÍCULO RÍGIDO	
<i>2 eixos</i>	
7,5	12
12	13
13	14
14	15
15	18
<i>3 eixos</i>	
15	17
17	19
19	21
21	23
23	25
25 (1)	26 (1)
<i>4 eixos</i>	
23	25
25	27
27	29
29	31
31 (1)	32 (1)
CONJUNTO DE VEÍCULOS	
<i>2 + 1 eixos</i>	
12	14
14	16
16	18
18	20
20	22
22	23
23	25
25	28

Superior	Inferior ou igual
CONJUNTO DE VEÍCULOS	
<i>2 + 2 eixos</i>	
23	25
25	26
26	28
28	29
29	31
31	33
33	36
36 (1)	38 (1)
<i>2 + 3 eixos</i>	
36	38
38	40
<i>3 + 2 eixos</i>	
36	38
38	40
40	44
<i>3 + 3 eixos</i>	
36	38
38	40
40	44

(1) Veículos equipados com um eixo motor munido de suspensão pneumática ou de um sistema equivalente.

ANEXO II

QUADRO 1

IMPOSIÇÃO PROVISÓRIA A APLICAR DE 1 DE JANEIRO DE 1992 A 31 DE DEZEMBRO DE 1992

Subcategoria dos veículos pesados de mercadorias, peso bruto (em toneladas)

Veículo rígido		Imposto mínimo (em ecus/ano)	Conjunto de veículos		Imposto mínimo (em ecus/ano)
2 eixos			2 + 2 eixos		
12	13	71	23	25	165
13	14	204	25	26	271
14	15	286	26	28	398
15	18	645	28	29	482
			29	31	790
			31	33	1 097
3 eixos			33	36	1 666
			36 (2)	38 (2)	1 666
15	17	127	2 + 3 eixos		
17	19	262	36	38	1 216
19	21	339	38	40	1 652
21	23	523	3 + 2 eixos		
23	25	814	36	38	1 072
25 (1)	26 (1)	814	38	40	1 481
			40	44	2 191
4 eixos			3 + 3 eixos		
23	25	343	36	38	532
25	27	537	38	40	791
27	29	853	40	44	1 262
29	31	1 267	Conjunto de veículos		
31 (1)	32 (1)	1 267	2 + 1 eixos		
			12	14	0
			14	16	0
			16	18	32
			18	20	76
			20	22	175
			22	23	229
			23	25	414
			25	28	723

(1) Veículos equipados com um eixo motor munido de suspensão pneumática ou de um sistema equivalente.

A imposição dos veículos equipados com esses sistemas de suspensão efectua-se com base nas taxas aplicáveis à categoria de veículo imediatamente abaixo. Por exemplo, um veículo com três eixos e um peso bruto máximo autorizado de 23 toneladas terá um imposto de 339 ecus em vez de 523 ecus.

(2) Veículos equipados com um eixo motor munido de suspensão pneumática ou de um sistema equivalente.

A imposição dos veículos equipados com esses sistemas de suspensão efectua-se com base nas taxas aplicáveis à categoria de veículo imediatamente abaixo. Por exemplo, um conjunto de veículos com três eixos e um peso bruto máximo autorizado de 23 toneladas terá um imposto de 175 ecus em vez de 229 ecus.

QUADRO 2

IMPOSIÇÃO PROVISÓRIA A APLICAR DE 1 DE JANEIRO DE 1993 A 31 DE DEZEMBRO DE 1993

Subcategoria dos veículos pesados de mercadorias, peso bruto (em toneladas)

Veículo rígido		Imposto mínimo (em ecus/ano)	Conjunto de veículos		Imposto mínimo (em ecus/ano)
2 eixos			2 + 2 eixos		
12	13	94	23	25	220
13	14	272	25	26	361
14	15	382	26	28	531
15	18	860	28	29	643
			29	31	1 053
			31	33	1 463
			33	36	2 222
			36 ⁽²⁾	38 ⁽²⁾	2 222
3 eixos			2 + 3 eixos		
15	17	169	36	38	1 622
17	19	349	38	40	2 203
19	21	452			
21	23	697	3 + 2 eixos		
23	25	1 086	36	38	1 430
25 ⁽¹⁾	26 ⁽¹⁾	1 086	38	40	1 974
			40	44	2 922
4 eixos			3 + 3 eixos		
23	25	457	36	38	709
25	27	716	38	40	1 054
27	29	1 137	40	44	1 683
29	31	1 689			
31 ⁽¹⁾	32 ⁽¹⁾	1 689			
Conjunto de veículos					
2 + 1 eixos					
12	14	0			
14	16	0			
16	18	43			
18	20	101			
20	22	233			
22	23	305			
23	25	552			
25	28	964			

⁽¹⁾ Veículos equipados com um eixo motor munido de suspensão pneumática ou de um sistema equivalente.

A imposição dos veículos equipados com esses sistemas de suspensão efectua-se com base nas taxas aplicáveis à categoria de veículo imediatamente abaixo. Por exemplo, um veículo com três eixos e um peso bruto máximo autorizado de 23 toneladas terá um imposto de 452 ecus em vez de 697 ecus.

⁽²⁾ Veículos equipados com um eixo motor munido de suspensão pneumática ou de um sistema equivalente.

A imposição dos veículos equipados com esses sistemas de suspensão efectua-se com base nas taxas aplicáveis à categoria de veículo imediatamente abaixo. Por exemplo, um conjunto de veículos com três eixos, no total, e um peso bruto máximo autorizado de 23 toneladas terá um imposto de 233 ecus em vez de 305 ecus.

QUADRO 3

IMPOSIÇÃO PROVISÓRIA A APLICAR DE 1 DE JANEIRO DE 1994 A 31 DE DEZEMBRO DE 1994

Subcategoria dos veículos pesados de mercadorias, peso bruto (em toneladas)

Veículo rígido		Imposto mínimo (em ecus/ano)	Conjunto de veículos		Imposto mínimo (em ecus/ano)
2 eixos			2 + 2 eixos		
12	13	118	23	25	275
13	14	340	25	26	451
14	15	477	26	28	664
15	18	1 075	28	29	804
			29	31	1 316
			31	33	1 829
3 eixos			33	36	2 777
15	17	211	36 ⁽²⁾	38 ⁽²⁾	2 777
17	19	436	2 + 3 eixos		
19	21	565	36	38	2 027
21	23	871	38	40	2 754
23	25	1 357	3 + 2 eixos		
25 ⁽¹⁾	26 ⁽¹⁾	1 357	36	38	1 787
			38	40	2 468
4 eixos			40	44	3 652
23	25	571	3 + 3 eixos		
25	27	895	36	38	886
27	29	1 421	38	40	1 318
29	31	2 111	40	44	2 104
31 ⁽¹⁾	32 ⁽¹⁾	2 111	Conjunto de veículos		
Conjunto de veículos			2 + 1 eixos		
2 + 1 eixos			12	14	0
12	14	0	14	16	0
14	16	0	16	18	54
16	18	54	18	20	126
18	20	126	20	22	291
20	22	291	22	23	381
22	23	381	23	25	690
23	25	690	25	28	1 205
25	28	1 205			

⁽¹⁾ Veículos equipados com um eixo motor munido de suspensão pneumática ou de um sistema equivalente.

A imposição dos veículos equipados com esses sistemas de suspensão efectua-se com base nas taxas aplicáveis à categoria de veículo imediatamente abaixo. Por exemplo, um veículo com três eixos e um peso bruto máximo autorizado de 23 toneladas terá um imposto de 565 ecus em vez de 871 ecus.

⁽²⁾ Veículos equipados com um eixo motor munido de suspensão pneumática ou de um sistema equivalente.

A imposição dos veículos equipados com esses sistemas de suspensão efectua-se com base nas taxas aplicáveis à categoria de veículo imediatamente abaixo. Por exemplo, um conjunto de veículos com três eixos e um peso bruto máximo autorizado de 23 toneladas terá um imposto de 291 ecus em vez de 381 ecus.

METODOLOGIA

Princípios

1. Devido à falta de dados recentes para a maioria dos Estados-membros, os serviços da Comissão efectuaram um certo número de cálculos a fim de obter as taxas de imposição mínimas para as respectivas categorias de veículos.

Apenas estavam disponíveis dados relativos aos custos médios da infra-estrutura rodoviária por veículo por quilómetro dos veículos pesados para quatro Estados-membros (República Federal da Alemanha, França, Bélgica e Reino Unido).

Partindo do pressuposto de que, em média, os transportadores percorrem 100 000 km por ano, foi calculado o custo total da infra-estrutura rodoviária num montante de 15 610 ecus (10 230 ecus de custos variáveis e 5 380 ecus de custos fixos da infra-estrutura rodoviária) ⁽¹⁾ multiplicando o custo médio da infra-estrutura rodoviária pelo valor veículo por quilómetro. Importa salientar que este montante é apenas uma média, não correspondendo, por esse motivo, aos custos de infra-estrutura das categorias «reais» de veículos.

Para obter os níveis de custo da infra-estrutura das diversas categorias de veículos, foram utilizados os valores calculados de média variável, média fixa e média total dos custos, por um lado, e os coeficientes publicados pelo Ministério dos Transportes do Reino Unido, por outro.

2. Para determinar a imposição anual mínima dos veículos, foram efectuados os seguintes cálculos *para cada categoria de veículos*:

A fórmula geral é:

(custos totais da infra-estrutura rodoviária — direitos sobre o gasóleo) × K = imposição mínima dos veículos,

sendo:

- *custos totais da infra-estrutura rodoviária* = soma dos custos fixos e dos custos variáveis da infra-estrutura rodoviária para a categoria de veículo em questão (ver ponto 3 abaixo),
- *direitos sobre o gasóleo pagos* = montante dos direitos sobre o gasóleo que um determinado veículo pagaria (= quilómetros percorridos anualmente × consumo/quilómetro × direitos sobre o gasóleo/litro) (ver ponto 4 abaixo),
- *a imposição mínima do veículo* é igual a K multiplicado pela parte dos custos totais da infra-estrutura rodoviária não coberta pelos direitos sobre o gasóleo. O factor multiplicativo K é aplicado a todas as categorias de veículos (ver ponto 5 abaixo).

Explicação complementar destes três elementos

3. O cálculo dos *custos totais da infra-estrutura rodoviária* para cada categoria de veículo, segundo o método utilizado no Reino Unido, baseia-se nos seguintes parâmetros:

- peso bruto máximo autorizado do veículo,
- número de eixos normais (segundo o número de eixos e o peso do veículo),
- número de unidades-veículo (segundo as dimensões do veículo).

Estas especificações permitem calcular os custos da infra-estrutura rodoviária para cada categoria de veículo, se tais custos forem conhecidos para uma categoria de veículo, pelo menos. Na base do cálculo das diversas imposições mínimas foram apenas utilizados os custos médios para o conjunto de todas as categorias de veículos pesados de mercadorias, pelo facto de serem os únicos dados disponíveis.

4. O objectivo pretendido é o de cobrir os custos da infra-estrutura rodoviária através dos *direitos sobre o gasóleo*. Por outras palavras, esta taxa cobriria os custos variáveis da infra-estrutura do veículo pesado de mercadorias «médio». Dado que o consumo de gasóleo não varia proporcionalmente aos custos variáveis, os direitos sobre o gasóleo pagos pelos veículos mais pequenos excederão os respectivos custos variáveis, ao passo que o contrário se verifica com os veículos maiores. O restante, que é o resultado da subtracção dos direitos sobre o gasóleo cobrados dos custos totais da infra-estrutura rodoviária, será proporcionalmente maior para os veículos mais pesados. Tal facto deve-se, em parte, aos custos fixos da infra-estrutura rodoviária mais elevados deste tipo de veículos e também ao facto dos custos da infra-estrutura rodoviária acusarem um aumento mais importante comparativamente ao consumo do gasóleo.

5. A aplicação do *factor multiplicativo K* tem uma fundamentação política, na medida em que, ao fixar as taxas de imposição dos veículos, importa realizar um compromisso entre a cobertura total do conjunto dos custos da infra-estrutura rodoviária e a necessidade de evitar um aumento demasiado elevado e súbito das taxas de imposição dos veículos.

⁽¹⁾ Referência: Relatório NEA de 1989 «Afectação e imputação dos custos da infra-estrutura rodoviária na Comunidade Europeia às categorias de veículos, em especial os veículos pesados de mercadorias, nos sistemas de imposição por "nacionalidade" e "territorialidade"» e os cálculos efectuados pelos serviços da Comissão.

O valor do coeficiente K será igual a:

- 0,15 para o ano de 1992,
- 0,20 para o ano de 1993,
- 0,25 para o ano de 1994.

As taxas mínimas de imposição dos veículos, tal como constam do quadro 3, calculadas com um factor de 0,25, cobrem um quarto da parte dos *custos totais* ainda não coberta pelos direitos sobre o gasóleo.

Para os veículos mais pequenos, a parte coberta ascende a mais de um quarto dos *custos fixos*, ao passo que no caso dos veículos maiores a parte coberta equivale a menos de um quarto. No caso do veículo «médio» hipotético apenas um quarto dos seus custos fixos é coberto, dado que a totalidade dos seus custos variáveis são já custeados pelos direitos pagos sobre o gasóleo.

Uma outra razão para fixar a imposição dos veículos a um nível relativamente baixo é a existência de estradas com portagem. Todos os custos das estradas com portagem são, em princípio, cobertos pelas portagens; por conseguinte, e por serem pagos direitos sobre o gasóleo quando o veículo utiliza estas estradas, é necessário efectuar uma correcção que reduza as taxas de imposição mínima.

ANEXO III

Dados relativos aos custos da infra-estrutura rodoviária solicitados aos Estados-membros para o cálculo dos custos rodoviários médios

Para cada categoria de veículos indicada no anexo I, os Estados-membros facultarão os dados relativos ao custo rodoviário por quilómetro percorrido em *estradas não sujeitas a portagem*. O método utilizado para distribuir estes custos pelas diversas categorias de veículos será descrito em pormenor, de modo a permitir que os serviços da Comissão juntem os diversos valores e calculem, para cada categoria de veículo, o custo por quilómetro, baseado na média dos dados apresentados. Cada Estado-membro escolherá o seu método de afectação, desde que os veículos sejam diferenciados pelo menos segundo o seu peso bruto máximo autorizado e o número de eixos.

Os dados serão expressos em ecus e actualizados para 1991.

A repartição dos custos será a seguinte:

- custos de construção (novas estradas ou auto-estradas, novas faixas) calculados com base nos dados dos 10 últimos anos,
- custos de renovação e de reparações importantes calculados com base nos dados dos 10 últimos anos,
- custos de manutenção e beneficiação ⁽¹⁾ calculados com base nos dados dos últimos três anos,
- custos de polícia.

⁽¹⁾ Obras de reforço, drenagem, manutenção durante o Inverno, reparações diversas, corte de plantas e erva, marcação, sinalização, iluminação, passagem para peões, passeios, pistas para ciclistas, vedações e barreiras.

ANEXO IV

Sistema a aplicar a partir de 1 de Janeiro de 1995

O objectivo em causa é cobrir gradualmente os custos totais da infra-estrutura rodoviária para cada categoria de veículos. Por conseguinte, as taxas de imposição dos veículos dependerão da diferença entre os custos anuais da infra-estrutura rodoviária e as receitas fiscais provenientes dos direitos sobre o gasóleo. No entanto, a existência de estradas em que os custos são já cobertos pelas portagens cobradas introduz uma dupla imposição. Dado que os impostos sobre os veículos são reembolsados proporcionalmente aos quilómetros percorridos em estradas com portagem, a dupla imposição restante reside nos direitos sobre o gasóleo pagos relativamente à condução em auto-estradas sujeitas a portagem.

Para compensar esta dupla imposição, é necessário efectuar uma redução mediante a aplicação de um coeficiente corrector por forma a evitar uma taxa elevada de cobertura, em especial nos Estados-membros em que os veículos circulam intensivamente em estradas pagas. Esta dupla imposição é muito significativa: em média, significaria que os custos variáveis da infra-estrutura rodoviária são imputados duas vezes, em primeiro lugar como parte das portagens pagas e em segundo lugar na forma de direitos sobre o gasóleo. Além disso, tendo em conta que os custos variáveis representam cerca de 2/3 dos custos totais da infra-estrutura rodoviária, torna-se evidente que tal situação constituiria uma grave discriminação contra os utentes das auto-estradas sujeitas a portagem.

Para que a Comissão tome devidamente em conta estes aspectos ao propor as taxas mínimas de imposição, os Estados-membros devem comunicar as seguintes informações:

- quilometragem média anual percorrida em auto-estradas não sujeitas a portagem por cada categoria de veículo,
- quilometragem média anual percorrida em auto-estradas sujeitas a portagem por cada categoria de veículo.

Proposta de regulamento do Conselho relativo a uma acção de urgência para o fornecimento de produtos agrícolas à União Soviética

(91/C 75/02)

COM(90) 670 final/2

(Apresentada pela Comissão em 19 de Dezembro de 1990)

Alteração à proposta de regulamento do Conselho relativo a uma acção de urgência para o fornecimento de produtos agrícolas à União Soviética, à Roménia e à Bulgária ⁽¹⁾

Esta alteração separa a proposta de regulamento do Conselho relativo a uma acção de urgência para o fornecimento de produtos agrícolas à União Soviética, à Roménia e à Bulgária em duas propostas de regulamento, uma relativa à União Soviética e a outra à Roménia e à Bulgária.

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia e, nomeadamente, os seus artigos 43º e 235º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu,

Considerando que é conveniente prever a colocação de produtos agrícolas à disposição da União Soviética, a fim de

melhorar as condições de abastecimento da população deste país, embora não comprometendo a evolução para um abastecimento de acordo com as leis de mercado; que, na sequência de medidas de intervenção, a Comunidade dispõe de produtos agrícolas armazenados e que, para realizar essa acção, é conveniente, atendendo à situação dos mercados, escoar prioritariamente estes produtos; que é, além disso, conveniente prever a possibilidade de, em caso de pedidos específicos, mobilizar produtos no mercado comunitário; que a regularização dos mercados agrícolas pode igualmente ser atingida se tais produtos forem fornecidos sob a forma de produtos transformados;

Considerando que a acção prevista tem, essencialmente, um objectivo de ajuda humanitária e deve, por conseguinte, fundar-se igualmente no artigo 235º do Tratado;

⁽¹⁾ JO nº C 22 de 30. 1. 1991, p. 10.

Considerando que é necessário controlar o destino dos produtos agrícolas fornecidos à União Soviética a título da presente acção; que, para além dos poderes do Tribunal de Contas nesta matéria, é conveniente prever a possibilidade de a Comissão proceder ao controlo, no local, das operações em causa;

Considerando que cabe à Comissão estabelecer as normas de execução da presente acção,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

A Comunidade procede a uma acção de urgência com vista ao fornecimento de produtos agrícolas à União Soviética. As despesas dessa acção são limitadas a 250 milhões de escus orçamentais.

Artigo 2.º

Para a execução da presente acção:

1. A Comunidade cederá gratuitamente à União Soviética produtos agrícolas disponíveis na sequência de uma medida de intervenção; em caso de pedidos específicos relativos a produtos não disponíveis na intervenção, estes podem ser mobilizados no mercado da Comunidade.
2. O fornecimento será tomado a cargo financeiramente pela Comunidade e atribuído por via de concurso. Os custos de transporte serão suportados pela Comunidade, desde que o país beneficiário da acção não tome ele próprio a cargo, na Comunidade, os produtos. O fornecimento pode incluir a transformação do produto mobilizado, em conformidade com o ponto anterior.
3. A título excepcional e por razões estritamente ligadas à urgência, a Comissão pode atribuir o fornecimento por um processo de ajuste directo.
4. Os produtos fornecidos a título da presente acção não beneficiarão das restituições fixadas para a exportação e não ficarão sujeitos ao regime dos montantes compensatórios monetários.

Artigo 3.º

O valor dos produtos cedidos à União Soviética a contabilizar será fixado de acordo com o processo previsto no artigo 13.º do Regulamento (CEE) n.º 729/70 ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) n.º .../... ⁽²⁾.

Artigo 4.º

A acção instituída pelo presente regulamento é considerada uma intervenção, na acepção do artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 729/70. É tomada a cargo pelo Fundo Europeu de Orientação e Garantia Agrícolas (FEOGA), secção Garantia.

Artigo 5.º

A Comissão fica encarregada de, na medida do necessário, controlar no local a correcta execução da acção instituída pelo presente regulamento.

Artigo 6.º

1. A Comissão fica encarregada da execução da presente acção.
2. As normas de execução do presente regulamento serão adoptadas de acordo com o processo previsto no artigo 27.º do Regulamento (CEE) n.º 2727/75 ⁽³⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) n.º 201/90 ⁽⁴⁾, ou nos artigos correspondentes dos outros regulamentos que estabelecem organizações comuns de mercado.

Artigo 7.º

O presente regulamento entra em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-membros.

⁽¹⁾ JO n.º L 94 de 28. 4. 1970, p. 13.

⁽²⁾ JO n.º L ...

⁽³⁾ JO n.º L 281 de 1. 11. 1975, p. 1.

⁽⁴⁾ JO n.º L 22 de 27. 1. 1990, p. 7.