

**PT**

**PT**

**PT**



COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 15.2.2011  
COM(2011) 69 final

2008/0147 (COD)

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU**

**nos termos do artigo 294.º, n.º 6, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia**

**relativa à**

**posição do Conselho em primeira leitura sobre uma proposta de 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**

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU**

**nos termos do artigo 294.º, n.º 6, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia**

**relativa à**

**posição do Conselho em primeira leitura sobre uma proposta de 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**

**(texto relevante para efeitos do EEE)**

**1. ANTECEDENTES**

Data de envio da proposta ao PE e ao Conselho (documento COM(2008) 436 final – 2008/0147 COD): 08/07/2008

Data do parecer do Comité Económico e Social Europeu: 16/12/2009

Data do parecer do Parlamento Europeu em primeira leitura: 11/03/2009

Data da adopção do acordo político do Conselho com vista a uma posição do Conselho em primeira leitura: 15/10/2010

Data de adopção da posição do Conselho: 14/02/2011

**2. OBJECTIVO DA PROPOSTA DA COMISSÃO**

A fim de eliminar as distorções da concorrência entre as empresas de transportes e estabelecer mecanismos equitativos de tributação das transportadoras pelos custos das infra-estruturas, a Directiva 1999/62/CE fixa taxas máximas que os Estados-Membros podem aplicar aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infra-estruturas de transportes. Na determinação dessas taxas, os Estados-Membros não podem ter em conta custos externos como a poluição atmosférica ou a poluição sonora. As alterações propostas pela Comissão permitirão essa tributação, que, uma vez aplicada, promoverá um transporte de mercadorias mais eficiente e limpo. Entre as restantes alterações propostas, a principal consiste em dar aos Estados-Membros maior flexibilidade para variarem as taxas de portagem, desse modo incentivando a utilização fora dos períodos de ponta e, em última instância, reduzindo o congestionamento. Por fim, a receita adicional gerada pela tributação dos custos externos deve ser utilizada para financiar projectos que tornem os transportes sustentáveis.

### 3. OBSERVAÇÕES SOBRE A POSIÇÃO DO CONSELHO EM PRIMEIRA LEITURA

#### 3.1 Observações gerais relativas à posição do Conselho em primeira leitura

A proposta da Comissão tem como objectivos principais permitir aos Estados-Membros internalizarem os custos externos mais importantes na tributação dos veículos pesados de mercadorias e alargar o âmbito de aplicação da directiva para além da rede transeuropeia (RTE). Estes objectivos foram amplamente alcançados na posição do Conselho em primeira leitura.

#### 3.2 Observações pormenorizadas da Comissão sobre a posição do Conselho em primeira leitura

São os seguintes os principais elementos da posição do Conselho e os correspondentes pareceres da Comissão:

| Posição do Conselho                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Parecer da Comissão                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Alargamento do âmbito da directiva, para abranger auto-estradas não pertencentes à RTE (artigos 2.º e 7.º).                                                                                                                                                                                                                                                                         | Fica aquém da proposta original da Comissão para que o âmbito seja alargado a todas as estradas, mas ainda assim representa um progresso considerável                                                                                                                                                                              |
| Os Estados-Membros são autorizados a internalizar custos externos como o da poluição acústica ou atmosférica, mas não o do congestionamento (artigo 7.º-C, n.º 1). Quanto à taxa de utilização da infra-estrutura, podem diferenciá-la durante os períodos de ponta (mantendo a receita constante), dentro de limites mais amplos do que na actual directiva (artigo 7.º-F, n.º 3). | A Comissão teria preferido incluir o custo do congestionamento entre os custos externos, como o da poluição atmosférica e o da poluição sonora. No entanto, a maior diferenciação das taxas de utilização da infra-estrutura representa uma solução aceitável e praticável, se bem que menos boa, para reduzir o congestionamento. |
| Isentar a norma Euro VI dos custos externos por um período de 4 anos após a entrada em vigor da directiva (artigo 7.º-C, n.º 3).                                                                                                                                                                                                                                                    | Em princípio, a Comissão é favorável a que os veículos menos poluentes sejam isentos destas taxas, mas apenas por um período fixo e limitado.                                                                                                                                                                                      |
| Os Estados-Membros podem decidir isentar de portagens os veículos entre 3,5 e 12 toneladas por outras razões além do ambiente, do congestionamento e dos custos administrativos (artigo 7.º, n.º 5).                                                                                                                                                                                | A Comissão teria preferido que estas derrogações fossem justificadas por razões objectivas e claramente identificadas.                                                                                                                                                                                                             |
| Propõe que as receitas provenientes da internalização dos custos externos <i>deveriam ser</i> afectadas a programas destinados a melhorar a sustentabilidade do sistema de transportes, mas é aos Estados-Membros que compete, em última instância, decidir de que modo essas receitas serão utilizadas (artigo 9.º,                                                                | A Comissão teria preferido que o termo «deveriam ser» ( <i>should</i> ) fosse substituído por «serão» ( <i>shall</i> ) ou, no mínimo dos mínimos, que fosse obrigatório os Estados-Membros comunicarem de que modo essas receitas estão a ser utilizadas e expressarem uma intenção política mais firme de o                       |

|                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| n.º 2).                                                                                                                                                                                                   | fazerem no sector dos transportes, nomeadamente na rede transeuropeia. A Comissão teria também preferido que não fossem suprimidos os termos da actual directiva quanto à utilização das receitas da taxa de utilização da infra-estrutura. |
| Foi retirada da proposta a possibilidade, constante da actual directiva, de alterar a maioria dos anexos por meio de actos delegados (antigo procedimento de regulamentação/ comitologia) (artigo 9.º-B). | A Comissão preferiria manter a possibilidade de estes anexos serem alterados por meio de actos delegados, com destaque para o anexo III e o valor para futuras normas Euro do novo anexo III-B (da posição do Conselho).                    |

Note-se que a posição do Conselho em primeira leitura inclui as seguintes alterações feitas pelo Parlamento Europeu em primeira leitura e que a Comissão considerara aceitáveis: 30, 34, 36, 46, 50 e 69. A alteração 52 foi também incluída na posição do Conselho. Outras alterações foram reflectidas em parte na posição do Conselho, como a alteração 58, relativa ao ajustamento à inflação, ou parte da alteração 63.

A alteração 43 fora igualmente aceite em parte na posição do Conselho. Deste modo, a variação permitida para as portagens entre os períodos de ponta e os períodos que não são de ponta aumenta de 100% acima da taxa mínima para 175% acima da taxa média máxima permissível. Esta abordagem dá, na prática, a possibilidade de aplicar incentivos para evitar períodos de ponta de modo idêntico à posição do Parlamento, que pedia uma variação de 500% mas somente acima da taxa mínima.

As seguintes alterações substantivas do Parlamento Europeu, que não foram aceitáveis para a Comissão, *não* foram integradas na posição do Conselho (a mais importante figura a negro e os números entre parêntesis indicam as alterações pertinentes do PE):

- Alteração do artigo 7.º-A, n.º 1, suprimindo a disposição segundo a qual um Estado-Membro pode aplicar apenas direitos anuais aos veículos nele registados (31).
- Alteração do proposto artigo 7.º-B, n.º 2, que autoriza os Estados-Membros a aplicarem uma taxa relativa ao congestionamento que reflecta o custo do congestionamento e lhes exige a elaboração de planos de acção para combater o congestionamento (33).
- Disposição que, caso o condutor não tenha a possibilidade de apresentar documentação para verificar a classe Euro, permite que qualquer custo adicional daí resultante seja reembolsado se o condutor apresentar essa prova mais tarde (42).
- Alteração do artigo 7.º-G, n.º 2, exigindo que a Comissão informe o Parlamento Europeu, e não apenas o comité, se um determinado sistema de portagens cumpre o disposto na Directiva (44); e alteração do artigo 7.º-G,

n.º 4, exigindo que a Comissão transmita também ao Parlamento as decisões que comunica ao comité mencionado neste artigo (47).

- Aditamento de duas alíneas ao artigo 7.º-G (3), exigindo que os Estados-Membros indiquem a forma como as receitas suplementares provenientes da internalização dos custos externos são utilizadas (45).
- Alteração do artigo 7.º-I, n.º 5, relacionada com uma disposição sobre a utilização do sistema Galileo, designadamente como meio eficaz para a cobrança de taxas (53).
- Formulação diferente sobre a afectação das receitas de custos externos (55) e sobre a utilização que os Estados-Membros dão às receitas provenientes das taxas de utilização da infra-estrutura (56).
- Alteração do artigo 9.º, n.º 2, exigindo que pelo menos 15% das receitas geradas pela taxa de externalidade sejam consagradas a apoiar financeiramente projectos no âmbito da RTE-T (57).
- Alteração do artigo 11.º (2), exigindo que a Comissão avalie a eliminação gradual das taxas baseados no tempo (61).
- Alteração do artigo 11.º (2), exigindo que a Comissão elabore uma proposta legislativa para ulterior revisão da Directiva (segunda parte da alteração 63).

As seguintes alterações do Parlamento Europeu, que *não* foram aceitáveis para a Comissão, *não* foram integradas na posição do Conselho: 9, 12, 13, 25, 26, 27, 28, 29, 32, 37, 38, 39, 40, 48, 49, 54, 59, 60, 62, 64, 65, 66, 67 e 68.

**Por último, a alteração 35, que introduziu o artigo 7.º-C (novo) que isenta os veículos que respeitem as futuras normas EURO, foi aceite em parte pelo Conselho. Todavia, o Conselho concedeu um período de isenção mais longo para os veículos EURO VI e acrescentou um período de isenção para os veículos EURO V.**

#### **4. CONCLUSÃO**

O Conselho adoptou a sua posição em primeira leitura por maioria qualificada na sequência do acordo político alcançado em 15 de Outubro de 2010. A Comissão considera que a posição comum do Conselho reflecte os principais objectivos da sua proposta, pelo que pode conceder-lhe o seu apoio.