

Bruxelas, 3 de novembro de 2021
(OR. en)

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

**13110/21
ADD 1**

**CODEC 1356
TRANS 616
FISC 176
ENV 770**

NOTA PONTO "I/A"

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Comité de Representantes Permanentes/Conselho
Assunto:	Projeto de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera as Diretivas 1999/62/CE, 1999/37/CE e (UE) 2019/520 no que diz respeito à aplicação de imposições aos veículos pela utilização de certas infraestruturas (primeira leitura) – Adoção da posição do Conselho em primeira leitura e da nota justificativa do Conselho = Declarações

Declaração da Áustria

Tal como já referido em dezembro de 2020, a Áustria apoia os objetivos de descarbonização do transporte rodoviário e de reforço do princípio do poluidor-pagador. Reconhece também que a Diretiva Eurovinheta revista contribuirá para alcançar os objetivos climáticos da União. Neste sentido, congratula-se com a introdução de uma modulação na tarifação do transporte de mercadorias pesadas em função das emissões de CO₂ e com a obrigação de aplicar uma taxa de externalidade em zonas onde os danos ambientais são significativos. A Áustria reconhece igualmente que se conseguiram introduzir certas melhorias no que diz respeito às majorações, nomeadamente a possibilidade de aplicar majorações fora das regiões montanhosas e para além dos custos externos.

No entanto, a diretiva revista também manterá o princípio fundamental da recuperação dos custos previsto nos artigos 7.º-B e 7.º-E, que, de um modo geral, continua a limitar as medidas do domínio da política de transportes referentes à tarifação rodoviária.

A este respeito, o texto do artigo 7.º-F, n.º 1, alínea b), sobre a majoração, não resolve devidamente a situação do tráfego na travessia alpina do Brenner, que há muitos anos representa um pesado encargo para a população e para o ambiente. É da maior importância que a Áustria aplique uma majoração de 50 %. O novo texto exige o acordo de todos os Estados-Membros que fazem parte desse corredor e que são adjacentes aos Estados-Membros em cujo território se situa o troço do corredor a que é aplicada a majoração de 50 %. Isto representa um obstáculo desnecessário que faria com que a disposição nunca fosse aplicada na prática. Esta situação é mais do que lamentável, sobretudo tendo em conta os ambiciosos objetivos climáticos que acordámos a nível da UE. Por conseguinte, esta disposição não é aceitável para a Áustria.

O nosso objetivo deve ser a adoção de uma diretiva que, na prática, conduza a uma redução sustentável do tráfego rodoviário de mercadorias e contribua para os objetivos do Pacto Ecológico, especialmente à luz do objetivo da UE que consiste numa redução interna líquida das emissões de gases com efeito de estufa de, pelo menos, 55 % até 2030.

Além disso, a Áustria não pode apoiar a obrigação de introduzir um direito de utilização diário (vinheta) para os veículos ligeiros de passageiros, uma vez que daí podem resultar restrições para os Estados-Membros ou encargos administrativos para os sistemas já existentes.

Pelas razões acima expostas, a Áustria não considera que o atual texto da revisão constitua um contributo válido para uma UE com impacto neutro no clima, nem para uma redução sustentável do tráfego rodoviário. Por conseguinte, a Áustria vota contra.

Declaração da Dinamarca

A Dinamarca louva as sucessivas presidências pelo tratamento que reservaram à proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 1999/62/CE, relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infraestruturas e, claro está, a Presidência portuguesa pelo facto de ter concluído as negociações do tríplice com o Parlamento Europeu em 16 de junho de 2021.

A Dinamarca apoia amplamente as intenções da proposta, em especial as medidas que permitem garantir a utilização dos princípios do poluidor-pagador e do utilizador-pagador.

A Dinamarca lamenta, porém, a introdução de uma afetação obrigatória das receitas provenientes das taxas de congestionamento. Ao longo das negociações da proposta, fez, aliás, saber que se opunha a qualquer afetação de receitas, uma vez que as decisões sobre a utilização das receitas devem ser uma prerrogativa nacional exclusiva.

Embora apoie, de um modo geral, a finalidade e a dimensão ecológica do acordo, a Dinamarca não pode, por conseguinte, concordar com a afetação referida no artigo 7.º-DA do texto de compromisso, pelo que, infelizmente, não lhe é possível apoiar o texto de compromisso final.
