



Bruxelas, 17 de novembro de 2017  
(OR. en)

14426/17

---

---

**Dossiês interinstitucionais:**

**2017/0114 (COD)**

**2017/0115 (CNS)**

**2017/0128 (COD)**

---

---

**TRANS 488**  
**FISC 267**  
**ENV 939**  
**CODEC 1835**

**NOTA**

---

de: Secretariado-Geral do Conselho

para: Comité de Representantes Permanentes (1.ª Parte)/Conselho

---

n.º doc. ant.: 13772/1/17 REV 1

---

Assunto: **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**

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

**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, no que respeita a certas disposições em matéria de impostos sobre veículos**

**Dossiê Interinstitucional: 2017/0115 (CNS)**

**Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à interoperabilidade dos sistemas eletrónicos de portagem rodoviária e que facilita o intercâmbio transfronteiras de informações sobre o não pagamento de taxas rodoviárias na União (reformulação) (Texto relevante para efeitos do EEE)**

**Dossiê Interinstitucional: 2017/0128 (COD)**

– Debate de orientação

---

## 1. INTRODUÇÃO

Em 31 de maio de 2017, a Comissão apresentou o seu pacote "mobilidade" que continha uma série de iniciativas sobre o funcionamento do mercado do transporte rodoviário de mercadorias, as condições sociais e a tarifação da utilização da infraestrutura rodoviária.

A proposta de revisão da **Diretiva Eurovinheta** assenta numa aplicação mais generalizada dos princípios do "poluidor-pagador" e do "utilizador-pagador". As principais alterações incluem:

- um âmbito de aplicação da diretiva mais abrangente, por forma a incluir os autocarros e camionetas, os veículos comerciais ligeiros e os veículos automóveis ligeiros de passageiros;
- a supressão progressiva dos sistemas de tarifação baseados no tempo, atendendo nomeadamente ao facto de as taxas em função do tempo não refletirem integralmente os custos reais de utilização das infraestruturas, incluindo as externalidades negativas (poluição atmosférica, alterações climáticas, ruído, etc.);
- a variação das taxas com base nas emissões de CO<sub>2</sub> como incentivo para reduzir essas emissões e simplificar a aplicação de taxas de externalidade para melhor refletir o custo da poluição atmosférica e sonora. A proposta também prevê a possibilidade de cobrar pela utilização das infraestruturas durante períodos de congestionamento e de alargar a possibilidade de aplicar majorações a certas secções;
- por último, a proposta procura criar uma maior transparência na utilização das receitas provenientes da tarifação rodoviária e prever a prestação de informações sobre a qualidade das infraestruturas.

Além disso, uma outra proposta de revisão da diretiva refere-se à possibilidade de redução do **imposto** anual mínimo **sobre veículos** pesados de mercadorias ao longo de um período de cinco anos.

A revisão da **legislação em matéria de portagens eletrónicas** visa eliminar os obstáculos regulamentares e de mercado ao *Serviço Eletrónico Europeu de Portagem* (SEEP) a fim de permitir que os utentes da estrada paguem as portagens eletrónicas em toda a UE com uma única unidade a bordo, um único contrato e uma única fatura, e de facilitar o pagamento das taxas rodoviárias não liquidadas por condutores de veículos matriculados noutro Estado-Membro. A revisão da Diretiva SEEP propõe:

- um quadro mais flexível para as portagens eletrónicas, nomeadamente no que respeita a soluções técnicas, para apoiar uma verdadeira interoperabilidade em toda a União;
- um alargamento do âmbito de aplicação da diretiva de modo a incluir os sistemas de portagem que utilizam o reconhecimento automático das placas de matrícula;

- e, por último, a criação de um sistema para os Estados-Membros procederem à troca de informações sobre a identidade dos infratores ao pagamento das portagens.

## 2. TRABALHOS NAS INSTÂNCIAS PREPARATÓRIAS DO CONSELHO

O debate iniciou-se na reunião do Grupo dos Transportes Terrestres em junho de 2017. Na sequência de uma apresentação geral em 1 de junho de 2017, as avaliações de impacto foram examinadas em 21 de junho de 2017. Durante a Presidência estónia, as disposições das presentes propostas foram debatidas em quatro reuniões, em 11/9/2017, 14/9/2017, 6/10/2017 e 23/10/2017. Na sua reunião de 28 de setembro de 2017, o Grupo das Questões Fiscais recomendou que a proposta relativa à tributação dos veículos de passageiros (proposta 2017/0115 (CNS)) deveria ser discutida no Grupo dos Transportes Terrestres.

Os princípios do "poluidor-pagador" e do "utilizador-pagador" são apoiados, de um modo geral, pelos Estados-Membros. No entanto, os Estados-Membros têm posições diferentes sobre a forma como estes princípios deveriam ser aplicados. Durante as primeiras discussões sobre a revisão da **Eurovinheta** foram suscitadas várias questões fundamentais:

- a inclusão no âmbito de aplicação de veículos com menos de 3,5 toneladas e de autocarros;
- os pormenores relativos à aplicação do princípio do "poluidor-pagador", tais como a inclusão da classificação de CO<sub>2</sub> e as alterações propostas relativas à tarifação de externalidades;
- a flexibilidade quanto à escolha entre um sistema baseado na distância ou no tempo, ou uma combinação de ambos, dependendo do tipo de veículos; e
- a utilização flexível das receitas provenientes das taxas de congestionamento e das majorações [...];
- alargar a possibilidade de aplicar majorações a outras zonas para além das regiões montanhosas;
- o aumento das obrigações de comunicação de informações sobre as receitas, a utilização das receitas e a qualidade das estradas com portagem;

- os prazos adequados de transposição das alterações propostas.

No que respeita à reformulação da Diretiva SEEP, realizaram-se debates sobre as seguintes questões:

- a criação de um sistema de intercâmbio de informações sobre infrações ao pagamento de portagens foi muito bem acolhida, tendo vários Estados-Membros apelado à aceleração dos trabalhos sobre esta medida; e
- a lista das tecnologias que podem ser utilizadas para as portagens eletrónicas foi, em geral, considerada um elemento essencial do ato jurídico, a consagrar no âmbito de aplicação da diretiva;
- a adequação do prazo de transposição.

### **3. PERGUNTAS**

Convidam-se os ministros a apresentar as suas orientações relativamente às questões a seguir indicadas.

#### **Eurovinheta:**

1. Será que o alargamento do âmbito de aplicação da Diretiva Eurovinheta para cobrir todos os veículos se justifica em termos de objetivos estratégicos, nomeadamente no que respeita às finanças públicas, à justiça social, a condições de concorrência equitativas entre os modos de transporte e a uma repartição mais justa dos custos para todos os utentes da estrada? Todos os veículos deverão ser tratados de forma idêntica?
2. Os objetivos a longo prazo da sustentabilidade do financiamento das infraestruturas, da redução das emissões e do congestionamento serão melhor alcançados através da passagem para a tarifação em função da distância percorrida ao longo do tempo? Qual deverá ser o horizonte temporal? Quais os prós e os contras da tarifação baseada na distância percorrida? Essas receitas deverão ser reinvestidas em benefício dos utentes da estrada?

#### **SEEP:**

1. Os ministros concordam que o pagamento de portagens rodoviárias no estrangeiro deverá ser tornado mais simples, melhorando a interoperabilidade dos sistemas de portagem eletrónicos e facultando aos fornecedores do serviço eletrónico europeu de portagem um acesso mais fácil ao mercado de cobrança de portagens? Os ministros têm opiniões sobre os instrumentos legislativos mais adequados para introduzir essas alterações?