

Bruxelas, 27 de novembro de 2018
(OR. en)

14779/18

**Dossiê interinstitucional:
2017/0291(COD)**

**TRANS 578
MI 900
ENV 819
CLIMA 234
CODEC 2116**

RELATÓRIO

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Conselho
n.º doc. ant.:	ST 14230/18
n.º doc. Com.:	ST 14183/17 + ADD 1
Assunto:	Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2009/33/CE relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes – Relatório intercalar

I. INTRODUÇÃO

Em 8 de novembro de 2017, a Comissão apresentou a proposta em epígrafe ao Parlamento Europeu e ao Conselho, como parte do pacote de mobilidade "A Europa em Movimento", uma das iniciativas da Comissão em matéria de mobilidade hipocarbónica.

O objetivo geral da proposta é aumentar a penetração no mercado de veículos não poluentes, ou seja, com emissões baixas ou nulas, no âmbito da contratação pública, contribuindo, assim, para a redução das emissões globais provenientes dos transportes e para a competitividade e o crescimento do setor dos transportes. A avaliação da Diretiva 2009/33/CE revelou que a diretiva não gerou uma suficiente penetração no mercado de veículos não poluentes em toda a União e que o impacto na redução das emissões de gases com efeito de estufa e de poluentes atmosféricos foi muito limitado.

A proposta visa alcançar o seu objetivo principal:

- alargando o âmbito de aplicação da atual diretiva de modo a abranger todas as práticas pertinentes em matéria de contratação pública;
- introduzindo uma definição de "veículo não poluente";
- estabelecendo objetivos mínimos de adjudicação para veículos não poluentes, aplicáveis aos períodos que decorrem entre o final do período de transposição e o final de 2025 e entre 2026 e 2030.

II. TRABALHOS NAS OUTRAS INSTITUIÇÕES

O Parlamento Europeu designou a Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar (ENVI) como a comissão responsável por esta proposta e Andrzej GRZYB (PPE, PL) como relator. O relatório foi adotado na sessão plenária do PE em 25 de outubro de 2018. A Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia (ITRE) e a Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN) adotaram um parecer sobre a proposta.

O Comité Económico e Social Europeu adotou o seu parecer na sessão plenária de 19 de abril de 2018. O Comité das Regiões Europeu adotou o seu parecer em 5 de julho de 2018.

III. TRABALHOS NAS INSTÂNCIAS PREPARATÓRIAS DO CONSELHO

A proposta foi apresentada ao Grupo dos Transportes – Questões Intermodais e Redes em novembro de 2017. O Grupo efetuou a análise da proposta entre março e maio de 2018, dando origem ao relatório intercalar apresentado ao Conselho em 7 de junho de 2018.¹

A Presidência dedicou três reuniões ao exame minucioso do dossiê, entre julho e novembro de 2018.

¹ Doc. 8916/18.

Com base nas observações e sugestões apresentadas pelas delegações, a Presidência apresentou dois textos de compromisso em que propôs soluções e clarificações relativamente à maioria dos artigos, das quais se destacam as seguintes:

- Artigos 2.º e 3.º: aumentaram-se as derrogações e clarificou-se o âmbito, nomeadamente no que toca aos serviços abrangidos pela Diretiva, que constam no Quadro 1 e nos considerandos 11 e 11-A;
- Artigo 4.º: estabeleceu-se uma definição mais lata de "veículo não poluente" e introduziu-se ambiciosos objetivos secundários para autocarros com emissões nulas;
- Artigo 5.º: esclareceram-se os métodos de contabilização relativos aos diferentes tipos de contratos abrangidos pela Diretiva. Simplificaram-se os correspondentes quadros 4 e 5 em que constam os objetivos para os Estados-Membros e os métodos de contabilização relativos aos veículos com emissões nulas e relativos aos autocarros, e baixaram-se os objetivos nacionais;
- Artigo 9.º: suprimiu-se a disposição relativa ao procedimento de comité;
- Artigo 10.º: simplificou-se e clarificou-se a obrigação de apresentação de relatórios por parte dos Estados-Membros, e introduziu-se uma nova obrigação da Comissão de prestar apoio aos Estados-Membros no que toca à compilação e publicação de dados pertinentes.

IV. QUESTÕES PENDENTES

a) Derrogações (artigo 2.º)

O mais recente texto de compromisso da Presidência para o artigo 2.º recebeu o apoio da maioria das delegações. Todavia, uma delegação, apoiada por outra delegação, gostaria que fossem excluídos do âmbito da Diretiva os serviços de transporte especial, por exemplo, para pessoas idosas ou pessoas com deficiência. Diversos outros EM frisaram que se deverá reduzir as derrogações ao mínimo possível.

b) Âmbito (artigo 3.º)

Várias delegações pretendiam voltar a incluir no âmbito da Diretiva os serviços de recolha de resíduos abrangidos pelo Quadro 1 do anexo, que tinham sido excluídos do âmbito da Diretiva por não dizerem respeito a serviços de transporte de passageiros e por exigirem a utilização de veículos com finalidade específica.

Os autocarros de turismo foram excluídos do âmbito da Diretiva a pedido de algumas delegações que argumentaram que a utilização de autocarros de turismo no transporte de passageiros de longo curso apresenta problemas técnicos no que toca aos veículos com emissões nulas e à infraestrutura de carregamento necessária, especialmente nos casos de utilização transfronteiras. Uma delegação, com o apoio de várias outras, gostaria de voltar a incluir a contratação pública dos autocarros de turismo no âmbito da Diretiva pelas suas semelhanças com os camiões.

c) Definições (artigo 4.º)

Muitas das delegações manifestaram o seu apoio em relação ao mais recente texto de compromisso da Presidência e a sua oposição relativamente a uma referência à Diretiva Energias Renováveis II, proposta por uma delegação.

Algumas delegações defenderam que na definição de "veículo não poluente" se seguisse uma abordagem tecnologicamente neutra e focada nos resultados.

Algumas delegações não são a favor de incluir gases fósseis, como o gás natural comprimido (GNC) e o gás natural liquefeito (GNL), na lista de combustíveis alternativos, ao passo que outras sublinharam a necessidade os incluir por serem uma boa alternativa na transição para veículos com emissões baixas ou nulas.

d) Objetivos mínimos de adjudicação (artigo 5.º e quadros 4 e 5 do anexo):

O texto de compromisso da Presidência para o artigo 5.º recebeu o apoio geral das delegações. No entanto, ainda é necessário voltar a debater os objetivos mínimos de adjudicação dos quadros 4 e 5.

Verifica-se uma diferença muito grande quanto ao nível de ambição, tal como indicam as percentagens para cada Estado-Membro.

e) Período de transposição

Algumas delegações manifestaram-se a favor de prolongar o prazo de transição para um período entre 30 a 36 meses, enquanto outras defenderam a aplicação de um período mais curto, de 24 meses, e associaram o prazo de transposição aos progressos registados em geral no que toca ao dossiê.

V. CONCLUSÕES

No decurso da análise da proposta, verificou-se em geral um apoio ao texto de compromisso final da Presidência, que consta do anexo do documento 14230/18. Porém, tanto a definição de "veículo não poluente" como o nível e a concretização dos objetivos de adjudicação continuam pendentes e, a par de algumas outras questões, como vimos anteriormente, terão de ser objeto de novos debates no âmbito da próxima Presidência, a fim de alcançar um acordo sobre o presente dossiê.

Convida-se o Conselho a tomar nota dos progressos registados na análise da proposta de diretiva.
