



Bruxelas, 17 de maio de 2019
(OR. en)

9331/19

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

**TRANS 335
CODEC 1088**

RELATÓRIO

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Comité de Representantes Permanentes/Conselho
n.º doc. ant.:	8833/1/19 REV 1
n.º doc. Com.:	ST 9672/17 + ADD 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 – Relatório intercalar

I. INTRODUÇÃO

A Comissão apresentou a proposta em epígrafe ao Parlamento Europeu e ao Conselho, em 1 de junho de 2017, como parte do primeiro pacote de mobilidade.

A Comissão apresentou a sua proposta para resolver os problemas relacionados com as emissões de gases com efeito de estufa, o financiamento das infraestruturas rodoviárias e o congestionamento.

A proposta altera a diretiva relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infraestruturas (Diretiva 1999/62/CE).

II. TRABALHOS NAS OUTRAS INSTITUIÇÕES

O Parlamento Europeu designou a Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN) como a comissão competente para esta proposta e Christine REVAULT D'ALLONNES BONNEFOY (SD, FR) como relatora. A Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar (ENVI) adotou o seu parecer em 28 de março de 2018.

A comissão competente, TRAN, votou o relatório em 24 de maio de 2018. O Parlamento votou o relatório na sua sessão plenária de 25 de outubro de 2018, e adotou-o como a sua posição em primeira leitura.

O Comité Económico e Social Europeu adotou o seu parecer sobre a proposta na 529.^a sessão plenária, em 18 de outubro de 2017. O Comité das Regiões Europeu adotou o seu parecer na 127.^a sessão plenária, em 1 de fevereiro de 2018.

III. TRABALHOS NO CONSELHO E NAS SUAS INSTÂNCIAS PREPARATÓRIAS

O Grupo dos Transportes Terrestres iniciou os seus trabalhos em 1 de junho de 2017, com uma apresentação geral da proposta. Em 21 de junho de 2017, foi analisada a avaliação de impacto.

Durante o outono de 2017, o grupo prosseguiu a análise detalhada da proposta. Em 5 de dezembro de 2017, o Conselho (TTE – Transportes) realizou um debate de orientação sobre a proposta (doc. 14426/17).

Em 2018, o Grupo dos Transportes Terrestres centrou os seus trabalhos nas outras propostas em debate, em especial nas relacionadas com os três pacotes de mobilidade.

IV. TRABALHOS COM VISTA A UM COMPROMISSO

Durante a primavera de 2019 foram retomados no grupo os trabalhos relativos à proposta da *Eurovinheta*, tendo começado com uma análise geral dos principais elementos da proposta em 14 e 18 de fevereiro. Na sequência da análise artigo a artigo efetuada em 25 de fevereiro, e 4, 7 e 11 de março de 2019, a Presidência elaborou uma primeira proposta de compromisso. Esse compromisso foi analisado no grupo em 8 e 12 de abril de 2019.

Com base nas observações sobre o primeiro compromisso, a Presidência preparou um compromisso revisto (doc. 8681/19), que foi debatido em 13 de maio de 2019.

A Dinamarca e o Reino Unido têm uma reserva parlamentar sobre a proposta. Todos os Estados-Membros mantêm reservas de análise sobre a proposta de compromisso da Presidência. A Comissão mantém uma reserva geral.

V. CONCLUSÕES

Com base nos trabalhos realizados até à data, a Presidência retira as seguintes conclusões:

1. Uma clara maioria de Estados-Membros considera que vários requisitos da proposta da Comissão são demasiado descritivos e poderão limitar a flexibilidade dos Estados-Membros na utilização dos seus instrumentos políticos.
2. Em especial, merecem particular destaque os seguintes temas fundamentais:
 - impacto nos contratos de concessão existentes, nomeadamente no que diz respeito à segurança jurídica;
 - embora a tarifação em função da distância se afigure mais adequada ao princípio do *poluidor-pagador*, a tarifação com base no tempo de utilização – *vinhetas* – é um instrumento eficaz em termos de custos e inequívoco para cobrar pela utilização da infraestrutura rodoviária que muitos Estados-Membros pretendem manter como opção;

- o tratamento dos veículos particulares, bem como dos autocarros e miniautocarros, pode colidir com outras políticas dos Estados-Membros, como o desenvolvimento regional, as políticas sociais, os transportes públicos e a segurança rodoviária;
- as modalidades de diferenciação das tarifas com base nas emissões de CO₂ requerem uma análise mais aprofundada; e
- uma nova afetação das receitas provenientes da tarifação rodoviária a certas despesas setoriais colide nalguns Estados-Membros com as práticas nacionais em matéria de orçamentação, e até mesmo com os princípios constitucionais.

3. Serão necessários trabalhos técnicos suplementares sobre o compromisso da Presidência por forma a chegar a uma posição que possa ser apoiada pela maioria dos Estados-Membros.

À luz do que precede, convida-se o Comité de Representantes Permanentes e o Conselho a tomarem nota do presente relatório intercalar sobre os trabalhos relativos à proposta de revisão da Diretiva Eurovinheta.
