I

(Comunicações)

CONSELHO

POSIÇÃO COMUM N.º 33

de 6 de Setembro de 2005

tendo em vista a adopção da Directiva 2005/…/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de … que altera a Directiva 1999/62/CE relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infra-estruturas

(2005/C 275 E/01)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 1 do artigo 71.º,

Tendo em conta a Directiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Junho de 1999, relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infra-estruturas [1], nomeadamente o artigo 7.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu [2],

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões [3],

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado [4],

Considerando o seguinte:

(1) A eliminação das distorções da concorrência entre as empresas de transportes dos Estados-Membros, o bom funcionamento do mercado interno e a melhoria da competitividade dependem da criação de mecanismos equitativos de imputação dos custos de utilização das infra-estruturas aos transportadores. Já se atingiu um certo nível de harmonização com a Directiva 1999/62/CE.

(2) É indispensável um sistema de tarifação mais equitativo na utilização da infra-estrutura rodoviária, a fim de encorajar transportes sustentáveis na Comunidade. O objectivo de optimização da rede rodoviária existente e de uma sensível redução dos seus efeitos negativos deverá ser atingido sem encargos suplementares para os operadores, no interesse de um sólido crescimento económico e de um bom funcionamento do mercado interno.

(3) No Livro Branco intitulado «Política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções», a Comissão anunciou a sua intenção de propor uma directiva sobre a tarifação da utilização das infra-estruturas rodoviárias. Em 12 de Fevereiro de 2003, aquando da aprovação do relatório sobre as conclusões do Livro Branco, o Parlamento Europeu confirmou a necessidade de tarifar o uso das infra-estruturas. Após o Conselho Europeu de Gotemburgo de 15 de Junho de 2001, que dedicou especial atenção ao tema dos transportes sustentáveis, também o Conselho Europeu de Copenhaga de 12 e 13 de Dezembro de 2002 e o Conselho Europeu de Bruxelas de 20 e 21 de Março de 2003 acolheram favoravelmente o propósito da Comissão de apresentar uma nova Directiva «Eurovinheta».

(4) Para a determinação do preço das portagens, a Directiva 1999/62/CE toma em consideração os custos de construção, exploração, manutenção e desenvolvimento das infra-estruturas. É necessário prever uma disposição especial para garantir clareza em matéria de custos de construção susceptíveis de serem tomados em conta.

---

[1] JO C 187 de 20.7.1999, p. 42. Directiva alterada pelo Acto de Adesão de 2003.

[2] JO C 241 de 28.9.2004, p. 58.

[3] JO C 109 de 30.4.2004, p. 14.

[4] Parecer do Parlamento Europeu de 20 de Abril de 2004 (JO C 104 E de 30.4.2004, p. 372), Posição Comum do Conselho de 6 de Setembro de 2005 e Posição do Parlamento Europeu de … (ainda não publicada no Jornal Oficial).

(5) As operações de transporte rodoviário internacional concentram-se na rede transeuropeia de transportes rodoviários. Além disso, o bom funcionamento do mercado interno é essencial para o transporte comercial. Nestas circunstâncias, o quadro comunitário deverá abranger o transporte comercial na rede rodoviária transeuropeia, tal como previsto na Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho de 1996, sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes ([1]). Em conformidade com o princípio da subsidiariedade, os Estados-Membros deverão poder aplicar portagens e/ou direitos de utilização em estradas não incluídas na rede rodoviária transeuropeia, de acordo com o Tratado.

(6) Por questões de eficiência de custos na implementação dos sistemas de cobrança de portagens, a infra-estrutura a que a portagem se aplica não tem de estar toda necessariamente sujeita a restrições de acesso para controlo da cobrança de portagens. Os Estados-Membros podem optar por implementar a presente directiva através da cobrança de portagens num único ponto específico da infra-estrutura a que a portagem se aplica.

(7) As portagens deverão basear-se no princípio da amortização dos custos das infra-estruturas. Caso essas infra-estruturas tenham sido co-financiadas pelo Orçamento Geral da União Europeia, a contribuição proveniente dos fundos comunitários não deverá ser amortizada através das portagens, a menos que existam disposições específicas nos instrumentos comunitários aplicáveis, que, ao estabelecerem o montante de co-financiamento comunitário, tenham em conta futuras receitas das portagens.

(8) O facto de, ao optar por veículos menos poluentes e por períodos e itinerários de menor saturação, o utilizador poder tomar decisões que irão influenciar o preço das portagens constitui uma importante componente de um sistema de tarifação. Assim, é conveniente que os Estados-Membros possam diferenciar as portagens de acordo com a categoria de emissões do veículo (classificação «EURO») e o nível de danos causados às estradas, bem como com o local, o período do dia e o nível de congestionamento. Essa diferenciação deverá ser proporcional ao objectivo a atingir.

(9) Os aspectos de tarifação comercial da utilização das infra-estruturas rodoviárias não abrangidos pela presente directiva deverão obedecer às regras do Tratado.

(10) A presente directiva não afecta a faculdade de os Estados-Membros que introduzam um sistema de portagens e/ou de direitos de utilização das infra-estruturas preverem, sem prejuízo dos artigos 87.º e 88.º do Tratado, a devida compensação por esses encargos. Tal compensação não deverá originar distorções de concorrência no mercado interno, devendo ser-lhe aplicáveis as disposições relevantes do direito comunitário, em especial as taxas mínimas do imposto sobre veículos constantes do anexo I da Directiva 1999/62/CE e a Directiva 2003/96/CE do Conselho, de 29 de Outubro de 2003, que reestrutura o quadro comunitário de tributação dos produtos energéticos e da electricidade ([2]).

(11) Sempre que os Estados-Membros cobrem portagens ou direitos de utilização das estradas da rede rodoviária transeuropeia, as estradas sujeitas a tarifação deverão beneficiar de prioridade adequada nos calendários de manutenção dos Estados-Membros.

(12) Deverão merecer especial atenção as regiões de montanha como os Alpes ou os Pirenéus. O lançamento de novos grandes projectos de infra-estruturas falhou frequentemente devido à falta dos substanciais recursos financeiros necessários. Nessas regiões, os utilizadores poderão, pois, ser obrigados a suportar um montante suplementar destinado a financiar projectos essenciais com um valor europeu muito elevado, envolvendo eventualmente outro modo de transporte no mesmo corredor. Esse montante deverá estar em estreita correlação com as necessidades financeiras do projecto. Deverá, além disso, estar correlacionado com o nível de base das portagens, a fim de evitar encargos artificialmente elevados num corredor, o que poderia conduzir a desvios de tráfego para outros corredores, causando problemas locais de congestionamento e uma utilização ineficaz das redes.

(13) As taxas não deverão ser discriminatórias, nem a sua cobrança implicar formalidades excessivas ou criar obstáculos nas fronteiras internas. Em consequência, deverão ser adoptadas medidas adequadas para facilitar o pagamento por parte dos utilizadores ocasionais, nomeadamente quando as portagens e/ou direitos de utilização forem cobrados exclusivamente através de um sistema que exija o recurso a um dispositivo de pagamento electrónico (unidade de bordo).

(14) Para assegurar uma aplicação coerente e harmonizada do sistema de tarifação das infra-estruturas, os novos sistemas de cobrança de portagens deverão calcular os custos de acordo com uma série de princípios fundamentais ou fixá-los num montante que não exceda o que resultaria da aplicação desses princípios. Estes requisitos não deverão ser aplicáveis aos sistemas existentes, a não ser que estes venham a sofrer alterações substanciais no futuro. Nestas alterações incluem-se transformações significativas dos termos e condições iniciais do regime de cobrança de portagens mediante a modificação de um

([1]) JO L 228 de 9.9.1996, p. 1. Decisão com a última redacção que lhe foi dada pela Decisão n.º 884/2004/CE (JO L 167 de 30.4.2004, p. 1).

([2]) JO L 283 de 31.10.2003, p. 51. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2004/75/CE (JO L 157 de 30.4.2004, p. 100).

contrato com o operador do sistema, excluindo-se embora as alterações previstas no plano inicial. No caso dos contratos de concessão, poderão ser implementadas alterações significativas na sequência de concurso público. Num esforço de transparência, sem criar obstáculos ao funcionamento da economia de mercado e às parcerias entre os sectores público e privado, os Estados-Membros deverão ainda comunicar à Comissão, para que esta emita parecer, os valores unitários e outros parâmetros que tencionem aplicar para calcular os vários elementos de custo das portagens ou, em caso de contratos de concessão, o contrato pertinente e o cenário de base. Os pareceres aprovados pela Comissão previamente à introdução de novos sistemas de cobrança de portagens nos Estados-Membros em nada prejudicam a obrigação da Comissão, decorrente do Tratado, de garantir a aplicação da legislação comunitária.

(15) Para desenvolver o sistema de tarifação da utilização da infra-estrutura rodoviária, são ainda necessários outros progressos técnicos. É necessário criar um procedimento que permita à Comissão adaptar os requisitos da Directiva 1999/62/CE ao progresso técnico após consultar os Estados-Membros para esse efeito.

(16) As medidas necessárias à execução da presente directiva serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ([1]).

(17) Atendendo a que o objectivo da presente directiva, ou seja, a harmonização das condições aplicáveis às portagens e direitos de utilização das infra-estruturas rodoviárias, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros isoladamente e pode, pois, devido à sua dimensão europeia e tendo em atenção a salvaguarda do mercado interno dos transportes, ser melhor alcançado ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aquele objectivo.

(18) A Directiva 1999/62/CE deve ser alterada em consequência,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

A Directiva 1999/62/CE é alterada do seguinte modo:

1. O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:

a) A alínea a) passa a ter a seguinte redacção:

«a) "Rede rodoviária transeuropeia", a rede rodoviária definida na secção 2 do anexo I da Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho de 1996, relativa às orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes (*), tal como ilustrada nos mapas. Os mapas remetem para as secções correspondentes mencionadas no dispositivo e/ou no anexo II a esta decisão;

(*) JO L 228 de 9.9.1996, p. 1. Decisão com a última redacção que lhe foi dada pela Decisão n.º 884/2004/CE (JO L 167 de 30.4.2004, p. 1).»

b) São inseridas as seguintes alíneas:

«aa) "Custos de construção", os custos relacionados com a construção, incluindo, se for caso disso, os custos de financiamento:

— das novas infra-estruturas ou de novas melhorias introduzidas nas infra-estruturas (incluindo reparações estruturais significativas), ou

— das infra-estruturas ou das melhorias introduzidas nas infra-estruturas (incluindo reparações estruturais sig9nificativas) que tenham sido concluídas, no máximo, 30 anos antes de … (*), no caso de em (*) se encontrar já em vigor um novo sistema de cobrança de portagens, ou, no máximo, 30 anos antes da instituição de quaisquer novos sistemas de cobrança de portagens introduzidos após … (*); os custos das infra-estruturas ou das melhorias introduzidas nas infra-estruturas concluídas antes dos referidos prazos podem também ser considerados custos de construção, caso:

i) o Estado-Membro tenha criado um sistema de cobrança prevendo a amortização desses custos através de um contrato com um operador do sistema de cobrança de portagens, ou outro acto jurídico de efeito equivalente, que entre em vigor até … (*), ou

ii) o Estado-Membro possa demonstrar que a construção da infra-estrutura em causa depende do facto de o seu período de vida pré-definido ser superior a 30 anos.

([1]) JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

(*) 24 meses a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

De qualquer modo, a proporção dos custos de construção, a ter em conta, não deverá exceder a proporção do actual período de vida pré-definido dos componentes da infra-estrutura ainda não amortizados em … (*), ou à data em que é introduzido o novo sistema de cobrança de portagens, se esta for posterior.

Os custos das infra-estruturas ou das melhorias introduzidas nas infra-estruturas podem incluir as despesas com infra-estruturas específicas que se destinem a reduzir os danos decorrentes do ruído ou a melhorar a segurança rodoviária e os pagamentos efectivamente executados pelo operador da infra-estrutura que correspondam a elementos ambientais objectivos, como a protecção contra a contaminação do solo;

ab) "Custos de financiamento", os juros sobre os empréstimos contraídos e/ou a remuneração do financiamento da aquisição de participações por accionistas;

ac) "Reparações estruturais significativas", as reparações estruturais, com exclusão das reparações que já não tenham actualmente qualquer vantagem para os utentes da rede rodoviária, por exemplo quando as obras de reparação tenham sido substituídas por novas obras de renovação das camadas de desgaste ou outras obras de construção.»;

c) A alínea b) passa a ter a seguinte redacção:

«b) "Portagem", um determinado montante a pagar pela realização, por um veículo, de um dado percurso nas infra-estruturas referidas no n.º 1 do artigo 7.º; esse montante deve ter por base a distância percorrida e a categoria do veículo;»;

d) É inserida a seguinte alínea:

«ba) "Montante médio ponderado das portagens", o total das receitas provenientes das portagens cobradas em determinado período, dividido pelo número de quilómetros percorridos pelos veículos numa determinada rede sujeita a portagem no mesmo período, sendo as receitas e os quilómetros percorridos pelos veículos calculados relativamente aos veículos a que se aplicam portagens.»;

e) As alíneas c), d), e) e f), passam a ter a seguinte redacção:

«c) "Direito de utilização", um determinado montante cujo pagamento confere o direito à utilização, por um veículo, das infra-estruturas referidas no n.º 1 do artigo 7.º durante um dado período de tempo;

d) "Veículo", um veículo a motor ou um conjunto de veículos articulados destinados ou exclusivamente utilizados no transporte rodoviário de mercadorias e com um peso máximo autorizado superior a 3,5 toneladas;

e) Veículo da categoria "EURO 0", "EURO I", "EURO II", "EURO III", "EURO IV", "EURO V" e "VEA", um veículo que satisfaz os limites de emissão estabelecidos no anexo 0;

f) "Categoria do veículo", a categoria na qual um veículo é classificado segundo o número de eixos, as dimensões ou o peso, ou qualquer outro factor de classificação dos veículos consoante os danos causados às estradas, designadamente o sistema de classificação por danos causados às estradas estabelecido no anexo IV, desde que o sistema de classificação utilizado se baseie nas características dos veículos que figuram na documentação do veículo utilizada em todos os Estados-Membros ou que são claramente visíveis.»;

f) São aditadas as seguintes alíneas:

«g) "Contrato de concessão", uma "concessão de obras públicas" ou uma "concessão de serviços", conforme definidas no artigo 1.º da Directiva 2004/18/CE, de 31 de Março de 2004, relativa à coordenação dos processos de adjudicação dos contratos de empreitada de obras públicas, dos contratos públicos de fornecimento e dos contratos públicos de serviços (*);

h) "Portagem concessionada", uma portagem cobrada por um concessionário ao abrigo de um contrato de concessão.

(*) JO L 134 de 30.4.2004, p. 114. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1874/2004 da Comissão (JO L 326 de 29.10.2004, p. 17).»

2. O artigo 7.º é alterado do seguinte modo:

a) Os n.os 1, 2, 3 e 4 passam a ter a seguinte redacção:

«1. Os Estados-Membros só podem manter ou introduzir portagens e/ou direitos de utilização na rede rodoviária transeuropeia, ou em troços dessa rede, nas condições previstas nos n.os 2 a 12. Esse facto não prejudica o direito de os Estados-Membros aplicarem portagens e/ou direitos de utilização em estradas que não pertençam à rede rodoviária transeuropeia ou a outras categorias de veículos a motor não abrangidas pela definição de "veículo" em circulação na rede rodoviária transeuropeia, de acordo com o Tratado.

2. Os Estados-Membros podem optar por manter ou introduzir portagens e/ou direitos de utilização unicamente em relação a veículos cujo peso máximo autorizado seja igual ou superior a 12 toneladas. Caso um Estado-Membro opte por aplicar portagens e/ou direitos de utilização a veículos de peso inferior, aplicar-se-á o disposto na presente directiva.

(*) 24 meses a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

3. Não podem ser aplicadas simultaneamente portagens e direitos de utilização a uma dada categoria de veículos pela utilização de um mesmo troço rodoviário. Todavia, os Estados-Membros podem igualmente aplicar portagens nas redes em que sejam cobrados direitos de utilização de pontes, túneis e passagens de montanha.

4. As portagens e direitos de utilização são aplicados sem discriminação, directa ou indirecta, por razões associadas à nacionalidade do transportador, ao país ou local de estabelecimento do transportador ou de registo do veículo ou à origem ou destino da operação de transporte.»;

b) São inseridos os seguintes números:

«4A. Os Estados-Membros podem prever reduções das taxas das portagens ou dos direitos de utilização, ou isenções da obrigação de pagamento de portagens ou direitos de utilização, relativamente aos veículos isentos da obrigação de instalarem e utilizarem um aparelho de controlo, em conformidade com o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários (*), e nos casos abrangidos pelas alíneas a) e b) do n.º 2 do artigo 6.º da presente directiva e sujeitos às condições nelas estabelecidas.

4B. Como as estruturas de tarifação que envolvem descontos ou reduções de portagem para utilizadores frequentes podem conduzir a verdadeiras poupanças em custos administrativos para o operador da infra-estrutura, os Estados-Membros podem prever esses descontos ou reduções, sob condição de que:

— respeitem as condições enunciadas na alínea a) do n.º 10,

— estejam em conformidade com o Tratado, nomeadamente com os artigos 12.º, 49.º, 86.º e 87.º,

— não distorçam a concorrência no mercado interno,

— a estrutura de tarifação daí resultante seja linear, proporcionada e disponível em termos idênticos para todos os utilizadores e não implique custos adicionais para outros utilizadores sob a forma de portagens mais elevadas.

Os referidos descontos e reduções não deverão, em todo o caso, exceder 13 % da portagem paga por veículos equivalentes não elegíveis para efeitos de desconto ou redução.

4C. Todos os regimes de desconto e redução serão comunicados à Comissão, que verificará a sua conformidade com as condições previstas nos n.os 4-A e 4-B e os aprovará nos termos do n.º 2 do artigo 9.ºC.

(*) JO L 370 de 31.12.1985, p. 8. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 432/2004 da Comissão (JO L 71 de 10.3.2004, p. 3).»

c) O n.º 6 passa a ter a seguinte redacção:

«6. O sistema de cobrança de portagens e/ou direitos de utilização não deverá, de forma injustificada, prejudicar financeiramente ou de outro modo os utilizadores não regulares da rede rodoviária. Nos casos específicos de cobrança de portagens e/ou direitos de utilização exclusivamente através de um sistema que requeira a utilização de uma unidade embarcada a bordo do veículo, os Estados-Membros facultarão as unidades adequadas no âmbito de acordos administrativos e económicos razoáveis.»;

d) São revogados o segundo e terceiro parágrafos do n.º 7;

e) Os n.os 9 e 10 passam a ter a seguinte redacção:

«9. As portagens baseiam-se no princípio da amortização exclusiva dos custos das infra-estruturas. Especificamente, o montante médio ponderado das portagens deve estar relacionado com os custos de construção e com os custos de exploração, manutenção e desenvolvimento da rede de infra-estruturas em causa. O montante médio ponderado das portagens poderá também incluir uma remuneração de capital ou uma margem de lucro baseadas nas condições de mercado.

10. a) Sem prejuízo do disposto no n.º 9 relativamente ao montante médio ponderado das portagens, os Estados-Membros podem fazer variar as taxas das portagens nomeadamente a fim de combater os danos ambientais, fazer face ao congestionamento, minimizar os danos causados às infra-estruturas, optimizar a utilização de uma dada infra-estrutura ou promover a segurança rodoviária, desde que tal variação:

— seja proporcional ao objectivo prosseguido,

— seja transparente e não discriminatória, especialmente no que respeita à nacionalidade do transportador, ao país ou local de estabelecimento do transportador ou local de registo do veículo e à origem ou destino da operação de transporte,

— não se destine a gerar receitas adicionais provenientes das portagens; todo e qualquer acréscimo involuntário de receitas (que dê origem a montantes médios ponderados das portagens não conformes com o n.º 9) deve ser contrabalançado mediante alterações da estrutura da variação, a aplicar no prazo de dois anos a contar do final do ano fiscal em que as receitas adicionais sejam geradas,

— respeite os limiares máximos de flexibilidade estabelecidos na alínea b);

b) Nas condições estabelecidas na alínea a), as taxas das portagens poderão variar consoante:

— a classe de emissão EURO, que consta do anexo 0, desde que nenhuma portagem exceda em 100 % a portagem cobrada a veículos equivalentes que obedeçam às mais rigorosas normas de emissão, e/ou

— a hora do dia, o tipo de dia ou a estação do ano, desde que:

i) nenhuma portagem exceda em 100 % a portagem cobrada durante o período mais barato do dia, tipo de dia ou estação do ano, ou

ii) sendo zero a taxa aplicável ao período mais barato, a penalização pela utilização da hora do dia, do tipo de dia ou da estação do ano mais caros não seja superior a 50 % do valor da portagem que de outro modo seria aplicável ao mesmo veículo;

c) Nas condições estabelecidas na alínea a), as taxas das portagens poderão, em casos excepcionais de projectos específicos de elevado interesse europeu, ser sujeitas a outras formas de variação para assegurar a viabilidade comercial desses projectos, sempre que estejam expostos à concorrência directa de outros modos de transporte para veículos. A estrutura de tarifação resultante deve ser linear, proporcionada, divulgada abertamente e acessível em condições idênticas a todos os utilizadores, sem que as despesas adicionais se repercutam sobre outros utilizadores sob a forma de portagens mais elevadas. A Comissão verificará o cumprimento das condições da presente alínea antes da aplicação da estrutura de tarifação em causa.»;

f) São aditados os seguintes números:

«11. Em casos excepcionais de infra-estruturas situadas em regiões montanhosas e depois de informada a Comissão, poderão ser aumentadas as portagens de troços rodoviários específicos:

a) Sujeitos a um forte congestionamento que afecte a livre circulação de veículos; ou

b) Cuja utilização por veículos cause importantes danos ambientais,

na condição de:

— as receitas geradas pelo aumento serem investidas em projectos prioritários de interesse europeu, identificados no anexo III da Decisão n.º 884/2004/CE, que contribuam directamente para reduzir o congestionamento ou os danos ambientais em causa e localizados no mesmo corredor do troço rodoviário a que é aplicado o aumento,

— o aumento aplicável às portagens moduladas nos termos do n.º 10 não ser superior a 15 % do montante médio ponderado das portagens, calculado de acordo com o disposto no n.º 9, a não ser que as receitas geradas sejam investidas em troços transfronteiriços de projectos prioritários de interesse europeu com infra-estruturas situadas em regiões montanhosas, caso em que o aumento não poderá exceder 25 %,

— a aplicação do aumento não gerar desigualdades de tratamento do tráfego comercial em relação a outros utilizadores da rede rodoviária,

— os planos financeiros relativos à infra-estrutura a que é aplicado o aumento e uma análise custo/benefício do novo projecto de infra-estrutura serem apresentados à Comissão antes da aplicação do aumento,

— o período de aplicação do aumento ser previamente definido e limitado e ser coerente, em termos de receita esperada, com os planos financeiros e a análise custo/benefício apresentados.

A aplicação desta disposição a novos projectos transfronteiriços fica sujeita ao acordo dos Estados-Membros interessados.

Ao receber os planos financeiros de um Estado-Membro que pretende aplicar um aumento, a Comissão informará os membros do Comité referido no n.º 1 do artigo 9.ºC. Se considerar que o aumento previsto não satisfaz as condições estabelecidas no presente número ou terá efeitos adversos significativos no desenvolvimento económico das regiões periféricas, a Comissão pode rejeitar os planos de aplicação de taxas apresentados pelo Estado-Membro em causa ou exigir a alteração dos mesmos, nos termos do n.º 2 do artigo 9.ºC.

12. Se, durante um controlo, um condutor não puder apresentar os documentos do veículo necessários para verificar as informações referidas no primeiro travessão da alínea b) do n.º 10 e o modelo do veículo, os Estados-Membros podem aplicar-lhe portagens ao nível mais elevado aplicável.».

3. É inserido o seguinte artigo:

«*Artigo 7.º A*

1. Os Estados-Membros fixarão os níveis dos montantes médios ponderados das portagens a cobrar na rede de infra-estruturas em causa, ou num troço claramente definido dessa rede, tendo em conta os diferentes custos referidos no n.º 9 do artigo 7.º Os custos tidos em conta dirão respeito à rede ou troço de rede onde são cobradas portagens e aos veículos sujeitos à cobrança de portagens. Os Estados-Membros poderão optar por não recuperar esses custos através das receitas provenientes das portagens ou por recuperar apenas uma percentagem desses custos.

2. As portagens serão fixadas nos termos do artigo 7.º e do n.º 1 do presente artigo.

3. Relativamente aos novos sistemas de cobrança de portagens — com excepção dos concessionados — instituídos pelos Estados-Membros após … (*), os Estados-Membros calcularão os custos segundo uma metodologia baseada nos princípios fundamentais de cálculo estabelecidos no anexo III.

Relativamente aos novos sistemas de portagens concessionadas, instituídos após … (*), o montante máximo das portagens deverá ser equivalente ou inferior ao montante que seria obtido segundo uma metodologia baseada nos princípios fundamentais de cálculo estabelecidos no anexo III. A avaliação dessa equivalência deve ser feita com base num período de referência razoavelmente longo adequado à natureza do contrato de concessão.

Os sistemas de cobrança de portagens já instituídos em … (*) ou em relação aos quais, antes de … (*), tenham sido recebidas propostas ou respostas a convites para negociar no âmbito do procedimento por negociação, ao abrigo de um processo de concurso público, não ficam sujeitos às obrigações estabelecidas no presente número enquanto os referidos sistemas continuarem a vigorar e não sofrerem alterações substanciais.

4. Os Estados-Membros comunicam à Comissão, pelo menos quatro meses antes da data de implementação de um novo sistema de portagens:

a) Relativamente aos sistemas de cobrança de portagens não concessionados:

— os valores unitários e demais parâmetros aplicados para calcular os diferentes elementos de custo, e

— informações claras sobre os veículos abrangidos pelos respectivos regimes de cobrança de portagens e a extensão geográfica da rede ou troço de rede que sejam necessárias para calcular os diferentes custos e a percentagem de custos que pretendem recuperar;

b) Relativamente aos sistemas de cobrança de portagens concessionados:

— os contratos de concessão ou alterações significativas dos mesmos,

— o cenário de base em que o cedente fundamentou o anúncio de concessão referido no anexo VII B da Directiva 2004/18/CE; este cenário de base deverá incluir a estimativa dos custos definidos no n.º 9 do artigo 7.º previstos no âmbito da concessão, o tráfego previsto dividido por categorias de veículos, os níveis dos montantes previstos para as portagens e a extensão geográfica da rede abrangida pelo contrato de concessão.

5. Nos casos sujeitos às obrigações estabelecidas no n.º 3, a Comissão deve, no prazo de quatro meses a contar da recepção das informações a que se refere o n.º 4, dar parecer sobre se essas obrigações foram ou não cumpridas.

Os pareceres da Comissão são comunicados ao Comité referido no n.º 1 do artigo 9.ºC.

6. Caso um Estado-Membro pretenda aplicar as disposições estabelecidas no n.º 11 do artigo 7.º aos sistemas de cobrança de portagens já instituídos em … (*), deverá fornecer informações comprovativas de que o montante médio ponderado das portagens aplicado à infra-estrutura em causa cumpre o disposto na alínea a-a) do artigo 2.º e nos n.ºs 9 e 10 do artigo 7.º».

4. A alínea b) do n.º 2 do artigo 8.º passa a ter a seguinte redacção:

«b) O pagamento do direito de utilização comum dará acesso à rede definida pelos Estados-Membros participantes nos termos do n.º 1 do artigo 7.º;».

5. É inserido o seguinte artigo:

«*Artigo 8.ºA*

Cada Estado-Membro controlará o sistema de portagens e/ /ou de direitos de utilização por forma a garantir que este funcione de modo transparente e não discriminatório.».

6. O artigo 9.º é alterado do seguinte modo:

a) Ao n.º 1, é aditada a seguinte alínea:

«d) Impostos sobre seguros.»;

b) O n.º 2 passa a ter a seguinte redacção:

«2. De acordo com o princípio da subsidiariedade, os Estados-Membros determinarão a aplicação a dar às receitas da cobrança de direitos de utilização da infra-estrutura rodoviária. Para permitir o desenvolvimento da rede rodoviária como um todo, as receitas da cobrança dos direitos devem ser utilizadas em benefício do sector dos transportes e num intuito de optimização de todo o sistema de transportes.».

(*) 24 meses a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

7. São inseridos os seguintes artigos:

«Artigo 9.ºA

Os Estados-Membros instaurarão os controlos adequados e determinarão o regime de sanções aplicável às infracções às disposições nacionais adoptadas nos termos da presente directiva. Tomarão todas as medidas necessárias para assegurar a sua aplicação. As sanções previstas devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas.

Artigo 9.ºB

A Comissão facilitará o diálogo e o intercâmbio de conhecimentos técnicos específicos entre Estados-Membros no tocante à aplicação do disposto na presente directiva e, nomeadamente, no anexo III. A Comissão deverá actualizar e clarificar os anexos III e IV em função do progresso técnico e os anexos I e II de acordo com a inflação, nos termos do disposto no n.º 3 do artigo 9.ºC.

Artigo 9.ºC

1. A Comissão é assistida por um Comité.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 3.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE do Conselho, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

3. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE do Conselho, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.

4. O Comité aprovará o seu regulamento interno.».

8. O artigo 11.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 11.º

Até… (*), a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação e os efeitos da presente directiva, tendo em conta os desenvolvimentos verificados no domínio tecnológico e a evolução da densidade de tráfego, e avaliando o seu impacto no mercado interno, nomeadamente nas regiões insulares, sem litoral e periféricas da Comunidade, os níveis de investimento no sector e a sua contribuição para alcançar os objectivos de uma política de transportes sustentável.

O relatório será acompanhado, se for caso disso, de propostas ao Parlamento Europeu e ao Conselho tendo em vista uma nova revisão da presente directiva.

Os Estados-Membros transmitirão à Comissão as informações necessárias até … (**)».

9. O quadro do aAnexo II, que indica os montantes das taxas anuais, passa a ter a seguinte redacção:

	«máximo 3 eixos	mínimo 4 eixos
EURO 0 e EURO I	1 020	1 648
EURO II e EURO III	904	1 488
EURO IV, EURO V e VEA	797	1 329»

10. A última frase do anexo II passa a ter a seguinte redacção:

«O direito de utilização diário é igual para todas as categorias de veículos e o seu montante é de EUR 11.».

11. É inserido um anexo 0, cujo texto consta do anexo I da presente directiva.

12. É aditado um anexo III, cujo texto consta do anexo II da presente directiva.

13. É aditado um anexo IV, cujo texto consta do anexo III da presente directiva.

Artigo 2.º

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até … (***) e informar imediatamente a Comissão desse facto.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão aprovadas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva, juntamente com um quadro de correspondência entre as disposições da presente directiva e as disposições de direito nacional que tiverem adoptado.

Artigo 3.º

A presente directiva entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 4.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em …

Pelo Parlamento Europeu	*Pelo Conselho*
O Presidente	*O Presidente*
…	…

(*) 5 anos a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

(**) 54 meses a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

(***) 24 meses a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

ANEXO I

«ANEXO 0

LIMITES DE EMISSÃO

1. **Veículo "EURO 0"**

Massa de monóxido de carbono (CO) g/kWh	Massa de hidrocarbonetos (HC) g/kWh	Massa de óxidos de azoto (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. **Veículos "EURO I"/"EURO II"**

	Massa de monóxido de carbono (CO) g/ /kWh	Massa de hidrocarbonetos (HC) g/kWh	Massa de óxidos de azoto (NOx) g/ /kWh	Massa de partículas (PT) g/kWh
Veículo "EURO I"	4,9	1,23	9,0	0,4 (1)
Veículo "EURO II"	4,0	1,1	7,0	0,15

(1) Ao valor-limite das emissões de partículas aplica-se um coeficiente de 1,7 para os motores de potência igual ou inferior a 85 kW.

3. **Veículos "EURO III"/"EURO IV"/ "EURO V"/"VEA"**

As massas específicas de monóxido de carbono, hidrocarbonetos totais, óxidos de azoto e partículas, determinadas no ensaio ESC, e a opacidade dos fumos, determinada no ensaio ELR, não devem exceder os seguintes valores (1) :

	Massa de monóxido de carbono (CO) g/kWh	Massa de hidrocarbonetos (HC) g/kWh	Massa de óxidos de azoto (NOx) g/kWh	Massa de partículas (PT) g/kWh	Fumos m^{-1}
Veículo "EURO III"	2,1	0,66	5,0	0,10 (2)	0,8
Veículo "EURO IV"	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Veículo "EURO V"	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Veículo "VEA"	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

(1) Um ciclo de ensaios é constituído por uma sequência de pontos de ensaio, cada um dos quais com uma velocidade e um binário definidos, que devem ser seguidos pelo motor em condições de funcionamento em estado estacionário (ensaio ESC) ou transiente (ensaios ETC e ELR).

(2) 0,13 para os motores com uma cilindrada unitária inferior a 0,7 dm^3 e um regime nominal superior a 3 000 min^{-1}.

4. Poderão ser consideradas futuras classes de emissões de veículos, tal como definidas na Directiva 88/77/CEE e suas alterações ulteriores.».

ANEXO II

«ANEXO III

PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS DE IMPUTAÇÃO DE CUSTOS E DE CÁLCULO DAS PORTAGENS

O presente anexo estabelece os princípios fundamentais de cálculo dos montantes médios ponderados das portagens de acordo com o disposto no n.º 9 do artigo 7.º A obrigação de relacionar as portagens com os custos não prejudica a faculdade de, ao abrigo do n.º 1 do artigo 7.ºA, os Estados-Membros optarem por não recuperar inteiramente os custos através das receitas provenientes das portagens ou de, ao abrigo do n.º 10 do artigo 7.º, fazerem variar, com base no valor médio, os montantes de portagens específicas ([1]).

A aplicação destes princípios deverá ser inteiramente consentânea com outras obrigações existentes nos termos da legislação comunitária, especialmente o requisito de os contratos de concessão serem adjudicados nos termos da Directiva 2004/18/CE do Conselho e de outros instrumentos comunitários no domínio dos contratos públicos.

Sempre que um Estado-Membro encete negociações com um ou mais terceiros tendo em vista a celebração de um contrato de concessão relativo à construção ou exploração de uma parte das suas infra-estruturas ou, tendo em vista esse objectivo, assuma um compromisso semelhante com base na legislação nacional ou num acordo celebrado pelo respectivo governo, a conformidade com os princípios em causa será avaliada com base no resultado dessas negociações.

1. **Definição da rede e dos veículos abrangidos**

— Caso não se preveja aplicar à totalidade da rede rodoviária transeuropeia um regime de cobrança de portagens único, os Estados-Membros especificarão exactamente o troço ou troços de rede que ficarão sujeitos a um regime de cobrança de portagens, bem como o sistema utilizado para classificar os veículos para efeitos de variação das taxas de portagem. Os Estados-Membros especificarão também se o regime de cobrança de portagens que aplicam abrange os veículos de peso inferior a 12 toneladas.

— Caso um Estado-Membro decida adoptar diferentes políticas em relação à amortização dos custos relativos a diferentes troços da sua rede (tal como previsto no n.º 1 do artigo 7.ºA), cada troço de rede claramente definido ficará sujeito a um cálculo de custos distinto. O Estado-Membro poderá optar por dividir a sua rede rodoviária numa série de troços claramente definidos, a fim de estabelecer acordos de concessão distintos ou similares para cada um deles.

2. **Custos de infra-estrutura**

2.1. *Custos de investimento*

— Os custos de investimento abrangerão os custos de construção (incluindo os custos de financiamento) e os custos de desenvolvimento da infra-estrutura, eventualmente acrescidos de uma remuneração do capital investido ou de uma margem de lucro. Deverão igualmente ser incluídos os custos de aquisição de terrenos, planeamento, concepção, supervisão dos contratos de construção e gestão de projectos e investigações arqueológicas e geológicas, bem como outros custos acessórios relevantes.

— A amortização dos custos de construção basear-se-á no período de vida previsto da infra-estrutura ou num prazo de amortização (não inferior a 20 anos) que se considere adequado por razões de financiamento através de um contrato de concessão ou de outro modo. A duração do período de amortização pode constituir uma variável-chave nas negociações respeitantes à celebração de contratos de concessão, especialmente se o Estado-Membro em causa pretender, no âmbito do contrato, estabelecer um nível máximo relativamente ao montante médio ponderado das portagens a aplicar.

— Sem prejuízo do cálculo dos custos de investimento, a amortização dos custos poderá:

  — ser uniformemente repartida ao longo do período de amortização ou ponderada com base nos primeiros anos, nos anos intermédios ou nos últimos anos, desde que essa ponderação seja efectuada de forma transparente,

  — prever a indexação das portagens durante o período de amortização.

— Todos os custos históricos serão baseados nos montantes pagos. Os custos ainda por suportar basear-se-ão em estimativas razoáveis.

([1]) Estas disposições, juntamente com a flexibilidade permitida quanto à forma como os custos são amortizados no tempo (ver terceiro travessão do ponto 2.1), proporcionam uma margem considerável de fixação das portagens a níveis aceitáveis para os utilizadores e adaptados aos objectivos específicos da política de transportes de cada Estado-Membro.

— Os investimentos públicos poderão assumir a forma de empréstimos financiados. A taxa de juro a aplicar aos custos históricos será a taxa aplicada aos empréstimos contraídos pelo estado durante esse período.

— A repartição dos custos pelos veículos pesados de mercadorias far-se-á numa base objectiva e transparente, tendo em conta a proporção do tráfego desta categoria de veículos na rede e os custos a ele associados. Para o efeito, o número de quilómetros percorridos pelos veículos pesados de mercadorias poderá ser ajustado por "coeficientes de equivalência" objectivamente justificados, como os estabelecidos no ponto 4 ([1]).

— A provisão de remuneração de capital ou margem de lucro esperados deverá ser razoável tendo em conta as condições de mercado, podendo variar de molde a estimular o desempenho dos terceiros contratados no tocante aos requisitos de qualidade do serviço. A remuneração do capital poderá ser avaliada com base em indicadores económicos como a TIR (taxa interna de rendibilidade dos investimentos) ou a WACC (média ponderada dos custos de capital).

2.2. *Custos anuais de manutenção e custos estruturais de reparação*

— Nestes custos incluir-se-ão tanto os custos anuais de manutenção da rede como os custos periódicos respeitantes à reparação, reforço e renovação das camadas de desgaste, tendo em vista assegurar que o nível de funcionalidade operacional da rede se mantenha ao longo do tempo.

— Estes custos serão repartidos entre os veículos pesados de mercadorias e outros veículos com base no número de quilómetros, real e previsível, por eles percorridos, podendo ser ajustados por coeficientes de equivalência objectivamente justificados, como os estabelecidos no ponto 4.

3. **Custos de exploração, gestão e cobrança de portagens**

Nesta rubrica incluem-se todos os custos suportados pelo operador da infra-estrutura que não sejam abrangidos pelo ponto 2 e que digam respeito à implementação, funcionamento e gestão da infra-estrutura e do sistema de cobrança de portagens, em especial:

— os custos de construção, implantação e manutenção de cabines de pagamento de portagens e outros sistemas de pagamento,

— os custos diários de exploração, gestão e aplicação do sistema de cobrança de portagens,

— os encargos e direitos administrativos respeitantes aos contratos de concessão,

— os custos administrativos, operacionais e de gestão relativos ao funcionamento da infra-estrutura.

Os custos poderão ainda incluir uma remuneração de capital ou uma margem de lucro que reflicta o grau de risco transferido.

Estes custos serão repartidos, numa base equitativa e transparente, entre todas as classes de veículos sujeitas ao sistema de cobrança de portagens.

4. **Quota de tráfego dos veículos pesados de mercadorias, coeficientes de equivalência e mecanismo de correcção**

— O cálculo das portagens basear-se-á no número de quilómetros, real ou previsível, percorridos pelos veículos pesados de mercadorias, ajustado, se for caso disso, por coeficientes de equivalência de modo a ter devidamente em conta o aumento dos custos de construção e de reparação das infra-estruturas utilizadas pelos veículos pesados de mercadorias.

— O quadro seguinte estabelece uma série de coeficientes de equivalência indicativos. Sempre que um Estado-Membro utilize coeficientes de equivalência com rácios diferentes dos constantes do quadro, tais coeficientes devem basear-se em critérios objectivamente justificáveis e ser tornados públicos.

([1]) A aplicação de coeficientes de equivalência pelos Estados-Membros poderá ter em conta a construção de eixos rodoviários realizada em diversas fases ou segundo uma abordagem de "longo ciclo de vida".

Classe do veículo (1)	Coeficientes de equivalência		
	Reparação estrutural (2)	Investimentos	Manutenção anual
entre 3,5 t e 7,5 t, Classe 0	1	1	1
> 7,5 t, Classe I	1,96	1	1
> 7,5 t, Classe II	3,47	1	1
> 7,5 t, Classe III	5,72	1	1

(1) Para a determinação das classes de veículos, ver anexo IV.
(2) As classes de veículos correspondem, respectivamente, à seguinte carga por eixo: 5,5; 6,5; 7,5 e 8,5 toneladas.

— Os sistemas de cobrança de portagens baseados em níveis de tráfego previsíveis incluirão um mecanismo de correcção segundo o qual as portagens serão periodicamente ajustadas de modo a corrigir eventuais amortizações de custos deficitárias ou excedentárias devidas a erros de previsão.»

ANEXO III

«ANEXO IV

DETERMINAÇÃO INDICATIVA DAS CLASSES DE VEÍCULOS

As classes de veículos são definidas no quadro *infra*.

Os veículos são classificados em subcategorias 0, I, II e III, consoante os danos causados ao pavimento rodoviário, por ordem crescente (sendo a classe III a que mais danos causa às infra-estruturas rodoviárias). Esses danos apresentam um aumento exponencial à medida que aumenta a carga por eixo.

Todos os veículos a motor e conjuntos de veículos com um peso máximo autorizado inferior a 7,5 toneladas fazem parte da classe 0.

Veículos a motor

Eixos motores equipados com suspensão pneumática ou considerada equivalente [1]		Outros sistemas de suspensão dos eixos motores		Classe de danos
Número de eixos e peso bruto máximo autorizado (toneladas)		Número de eixos e peso bruto máximo autorizado (toneladas)		
Igual ou superior a	Inferior a	Igual ou superior a	Inferior a	
2 eixos				
7,5 12 13 14 15	12 13 14 15 18	7,5 12 13 14 15	12 13 14 15 18	I
3 eixos				
15 17 19 21 23 25	17 19 21 23 25 26	15 17 19 21	17 19 21 23	
		23 25	25 26	II
4 eixos				
23 25 27	25 27 29	23 25	25 27	I
		27 29 31	29 31 32	II
29 31	31 32			

[1] Suspensões consideradas equivalentes, de acordo com a definição constante do anexo II da Directiva 96/53/CE do Conselho, de 25 de Julho de 1996, que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade (JO L 235 de 17.9.1996, p. 59). Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2002/7/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 67 de 9.3.2002, p. 47).

Conjuntos de veículos (veículos articulados e conjuntos veículo-reboque)

Eixos motores equipados com suspensão pneumática ou considerada equivalente		Outros sistemas de suspensão dos eixos motores		Classe de danos
Número de eixos e peso bruto máximo autorizado (em toneladas)		Número de eixos e peso bruto máximo autorizado (em toneladas)		
Igual ou superior a	Inferior a	Igual ou superior a	Inferior a	
2 + 1 eixos				
7,5 12 14 16 18 20 22 23 25	12 14 16 18 20 22 23 25 28	7,5 12 14 16 18 20 22 23 25	12 14 16 18 20 22 23 25 28	I
2 + 2 eixos				
23 25 26 28	25 26 28 29	23 25 26 28	25 26 28 29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33 36	36 38	33	36	III
2 + 3 eixos				II
36 38	38 40	36	38	
		38	40	III
3 + 2 eixos				II
36 38	38 40	36	38	
		38 40	40 44	III
40	44			
3 + 3 eixos				
36 38	38 40	36	38	I
		38	40	II
40	44	40	44»	

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. INTRODUÇÃO

A Comissão adoptou a sua proposta em 23 de Julho de 2003.

Em 20 de Abril de 2004, o Parlamento Europeu aprovou o seu parecer, em primeira leitura.

Em 6 de Setembro de 2005, o Conselho aprovou a sua posição comum em conformidade com o artigo 251.º do Tratado.

Nos seus trabalhos, o Conselho teve igualmente em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ([1]) e do Comité das Regiões ([2]).

II. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

Foi à quarta tentativa, em 21 de Abril de 2005, que o Conselho conseguiu finalmente alcançar um acordo político para preparar o terreno da adopção da sua posição comum, encerrando assim um processo de negociação interna que estava em curso há mais de 18 meses. A dificuldade em se alcançar esse acordo é um reflexo dos diferentes interesses e atitudes dos Estados-Membros, que dependem simultaneamente das respectivas localizações geográficas (no centro ou na periferia do mercado interno), e de outros factores, tais como o desenvolvimento da sua rede rodoviária e o seu método preferido de financiamento dos projectos de infra-estruturas.

As negociações tiveram lugar num contexto político delineado pelo livro branco da Comissão de 2001 intitulado «Política europeia de transportes no horizonte 2010» ([3]), que salientara o papel determinante de uma imputação eficaz dos custos das infra-estruturas de transporte para reequilibrar o crescimento dos diferentes modos de transporte e, assim, solucionar os problemas crescentes do congestionamento e dos danos ambientais.

1. *Abordar objectivos políticos determinantes*

Na sua posição comum, o Conselho concentrou-se em melhorar a directiva vigente no sentido da obtenção de mais-valias concretas, por forma a que o novo quadro jurídico venha a reflectir as necessidades de uma política comunitária de transportes moderna, digna do século XXI. Concretamente, a posição comum:

— Aborda os problemas do *congestionamento e dos danos ambientais*

— Propicia um meio de obter *financiamento suplementar* para investir em *infra-estruturas alternativas* (transferência modal)

— Oferece maior transparência e objectividade na fixação das portagens, a par de «ferramentas» suplementares que permitam à Comissão fiscalizar melhor o cumprimento

— Adapta o quadro jurídico ao modelo da parceria público-privada de financiamento da construção de infra-estruturas.

Expõem-se seguidamente as alterações correspondentes a estes quatro objectivos.

([1]) JO C 241 de 28.9.2004, p. 58.
([2]) JO C 109 de 30.4.2004 p. 14.
([3]) COM(2001) 370 de 12.9.2001.

i) *Solucionar o congestionamento e os danos ambientais*

Variação das portagens (n.º 10 do artigo 7.º)

A faculdade de fazer variar os preços das portagens em função da classe euro e da hora do dia é o principal mecanismo previsto para tratar o congestionamento e os danos ambientais. O Conselho inspirou-se no Parlamento Europeu (alteração 29) ao introduzir a possibilidade de fazer variar os preços das portagens aos fins-de-semana ou dias feriados. Mas a variação permitida pelo texto do Conselho vai bem além da alteração 29. Diferença determinante, é que o Parlamento defende um limite global, em que as portagens mais elevadas não possam ser superiores ao dobro das mais baixas. Ao invés, para as variações relacionadas com os danos causados às estradas (peso, número de eixos), o Conselho não limita de todo a variação, e para a variação consoante a classe e a hora, os limites de 100 % são cumulativos. O efeito é que um pesado de mercadorias viajando a horas de maior movimento podia acabar por ter de pagar quatro vezes mais do que um veículo mais ligeiro e mais limpo, viajando a horas mais tranquilas. Esse efeito é ainda reforçado pela introdução da possibilidade de aplicar uma «taxa zero» a determinadas horas.

O meio de salvaguardar o uso abusivo destas novas possibilidades é a introdução do requisito claro e inequívoco de os mecanismos de variação serem neutros do ponto de vista das receitas, e de qualquer excesso de receitas não intencional ser compensado por meio da diminuição das portagens em anos futuros. Este princípio da neutralidade das receitas encontra-se igualmente na alteração 12 do Parlamento.

O segundo elemento da posição comum com relevância para as questões ambientais e de congestionamento é o «aumento das portagens», analisado na próxima secção.

ii) *Financiamento de infra-estruturas alternativas*

O «aumento das portagens» (n.º 11 do artigo 7.º)

O Conselho aceitou a proposta da Comissão no sentido de ser possível, em casos excepcionais, impor um «aumento das portagens» em zonas montanhosas nas estradas sujeitas a congestionamento ou danos ambientais. Para os casos transfronteiriços é igualmente retido o nível de 25 %, sendo de 15 % o máximo para os casos não transfronteiriços. A sugestão do Parlamento (alteração 30) de alargar o «aumento» às zonas urbanas poluídas não foi retida. O requisito de as receitas deste «aumento» serem utilizadas para o financiamento cruzado de um projecto RTE prioritário no mesmo eixo de transporte é mantido e reforçado no texto da posição comum.

O «aumento» é significativo porque representa receitas líquidas suplementares (acima de tudo, os custos da construção da estrada que se está a utilizar) que são especificamente consignadas para o financiamento de uma infra-estrutura (na maioria dos casos ferroviária) alternativa.

iii) *Níveis das portagens transparentes e objectivos, supervisionados pela Comissão*

Definição de «custos de construção» [alínea A) — a) do artigo 2.º]

A posição comum inclui esta nova definição, proposta pela Comissão como meio de definir os custos históricos que podem ser tidos em conta no cálculo dos níveis das portagens. O texto do Conselho retoma a sugestão do Parlamento (alteração 21) de que se permita apenas uma parcela destes custos, mas utiliza como referência para esse contributo o período de vida previsto, e não o prazo de amortização. (A amortização é mais difícil de aplicar enquanto conceito se a construção das infra-estruturas não for financiada através de um empréstimo).

Custos admissíveis (n.º 9 do artigo 7.º)

A posição comum acolhe a proposta da Comissão de que se releve com maior pormenor os custos sobre os quais podem ser baseadas as portagens. São retidos elementos da alteração do Parlamento 28, tais como a supressão dos custos dos acidentes não cobertos por um seguro, a inclusão de uma remuneração do capital e a elucidação de que se trata de níveis máximos (elucidação contida no n.º 1 do artigo 7.ºA do texto do Conselho).

Descontos aos utilizadores frequentes [alíneas b) e c) do n.º 4 do artigo 7.º]

O artigo 8.ºB proposto pela Comissão foi suprimido e substituído pelas disposições em epígrafe, que contêm um limite percentual para os descontos concedidos aos utilizadores frequentes. É um contributo significativo para assegurar uma muito maior clareza e objectividade ao nível dos descontos permitidos pelo direito comunitário.

Metodologia/Princípios de cálculo (anexo III)

A metodologia abreviada proposta pela Comissão foi ampliada e transformada num conjunto abrangente de princípios para o cálculo e imputação dos custos. Possuem carácter vinculativo para todos os novos sistemas de portagens instaurados, embora o mesmo seja indirecto para os regimes de concessão. A Comissão pode actualizar e elucidar esses princípios através da comitologia.

Supervisão do sistema (artigo 7.ºA)

Aceite a sugestão do Parlamento de que se suprimissem as disposições que têm em vista instituir autoridades independentes de supervisão das infra-estruturas nos Estados-Membros (alterações 18 e 38), o papel da Comissão na supervisão do sistema e na verificação de que as novas disposições em matéria de portagens observam as regras em vigor é desenvolvido aprofundadamente no artigo 7.ºA.

iv) *Compatibilidade com as parcerias público-privadas (PPP)*

Disposições específicas para os contratos de concessão

Dado que as parcerias público-privadas baseados em concessões se estão a tornar o meio mais comum de financiamento e construção de infra-estruturas, o Conselho introduziu uma série de elementos no texto da posição comum que procuram garantir a adaptação da directiva às realidades das PPP. Essas alterações, que constituem efectivamente a resposta do Conselho à preocupação manifestada nas alterações do Parlamento 9, 33 e 52, são:

— o tratamento especial dos contratos na definição de «custos de construção» da alínea A) –a) do artigo 2.º,

— a possibilidade de os preços das portagens incluírem uma margem de lucro, no n.º 9 do artigo 7.º,

— a «aplicação indirecta» aos contratos de concessão do sistema de supervisão estabelecido no artigo 7.ºA.

2. ***Outras questões de relevo***

Orçamentação/consignação das receitas das portagens (n.º 2 do artigo 9.º)

O Conselho aceitou na íntegra o delicado compromisso sugerido pelo Parlamento Europeu sobre esta questão na alteração 48. É mantida a consignação rigorosa das receitas do aumento (n.º 11 do artigo 7.º) para reinvestimentos em projectos RTE adequados.

Custos ambientais externos

Depois de analisar as alterações do Parlamento 2, 17, 25, 28, 41 e 50, o Conselho optou por seguir a proposta da Comissão e manter o sistema actual, assente na amortização dos custos das infra-estruturas.

Âmbito de aplicação (n.os 1 e 2 do artigo 7.º)

A proposta da Comissão exigiria que os Estados-Membros aplicassem um sistema de portagens «tudo ou nada» aplicável a todos os percursos RTE e a todos os veículos de peso igual ou superior a 3,5 toneladas. O Conselho considerou que um tal âmbito de aplicação seria um importante desincentivo à introdução de sistemas de portagem em muitos Estados-Membros, onde a aceitação das portagens pelo público não pode ser presumida. Como tal, a proposta da Comissão poderia por seriamente em causa o objectivo central de se passar para um sistema em que os utilizadores contribuem mais para os custos da infra-estrutura de transporte que utilizam. O Conselho optou antes por um quadro nos termos do qual as normas comunitárias se aplicam sempre que haja sejam aplicadas portagens num percurso RTE a um veículo de peso igual ou superior a 3,5 toneladas, mas os Estados-Membros conservam a faculdade de decidir que troços da sua RTE têm portagem e de limitar ou não as portagens aos veículos mais pesados.

Noutros pontos da directiva o Conselho procurou restringir a flexibilidade sugerida pela Comissão no sentido de os Estados-Membros cobrarem portagens muito elevadas em determinados percursos (por exemplo percursos com uma alta percentagem de tráfego em trânsito). Por exemplo, a alínea c) do n.º 10 do artigo 7.º proposta pela Comissão, que autorizava a variação dos preços das portagens em determinadas estradas da rede, foi suprimida.

Indemnização dos utilizadores da rodovia

Como o Parlamento Europeu (ver alteração 36), o Conselho receava que os meios defendidos pela proposta da Comissão para indemnizar os transportadores por quaisquer novos custos causados pelos sistemas de portagem, a saber abatimentos na tributação dos veículos, pudessem ter um efeito discriminatório. O Conselho também não viu qualquer razão para «desfazer» a harmonização da tributação dos veículos rodoviários alcançada com a directiva em vigor. O artigo 7.ºB proposto pela Comissão é pois suprimido do texto do Conselho e substituído pelo considerando n.º 10 que remete igualmente para outros meios de providenciar a indemnização, como os abatimentos na tributação dos combustíveis, aproveitando pois a tese presente na alteração 13 do Parlamento.

3. ***Alterações do Parlamento Europeu***

A reacção do Conselho às alterações 2, 9, 12, 13, 17, 18, 21, 25, 28, 29, 30, 33, 36, 38, 41, 48, 50 e 52 é a que acima se expôs relativamente às questões-chave.

Acresce que o Conselho aceitou na íntegra, em parte ou em princípio, as alterações 3, 4, 10, 22, 24, 34, 39, 42 e 43.

III. **CONCLUSÃO**

Os esforços intensos e sustidos envidados no Conselho para se alcançar um acordo sobre a presente posição comum reflectem uma consciência aguda da importância deste assunto para a política comunitária dos transportes na acepção mais lata. A posição comum define um quadro jurídico para as imposições que é mais claro e mais fácil de transpor de forma transparente, objectiva e justa, mas que simultaneamente oferece novas possibilidades de as portagens serem utilizadas legitimamente como instrumento para solucionar os problemas ambientais e de congestionamento que a Comunidade enfrenta. O texto introduz melhorias reais, identificáveis e palpáveis na directiva de 1999, equilibrando cuidadosamente a necessidade de se avançar para uma política de transportes sustentável com a importância do correcto funcionamento do mercado interno.