Parlamento Europeu
2014-2019

Documento de sessão

B8-0180/2017

8.3.2017

PROPOSTA DE RESOLUÇÃO

apresentada na sequência da pergunta com pedido de resposta oral B8-0201/2017

apresentada nos termos do artigo 128.º, n.º 5, do Regimento

Sobre a aprovação pela Comissão do plano revisto da Alemanha para introduzir portagens rodoviárias
(2017/2526(RSP))

Karima Delli
em nome da Comissão dos Transportes e do Turismo

B8-0180/2017

Resolução do Parlamento Europeu sobre a aprovação pela Comissão do plano revisto da Alemanha para introduzir portagens rodoviárias
(2017/2526(RSP))

O Parlamento Europeu,

– Tendo em conta o Livro Branco da Comissão intitulado «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos»,

– Tendo em conta o Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE[1],

– Tendo em conta a comunicação da Comissão de 20 de julho de 2016 intitulada «Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica» (COM(2016)0501),

– Tendo em conta a aprovação pelo Bundestag alemão, em 27 de março de 2015, da proposta legislativa «Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen» e da «Zweites Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und des Versicherungsteuergesetzes»,

– Tendo em conta a aprovação pelo Bundestag alemão, em 8 de maio de 2015, da proposta legislativa «Gesetz zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen» e da «Zweites Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und des Versicherungsteuergesetzes»,

– Tendo em conta o processo por incumprimento iniciado pela Comissão em 18 de junho de 2015 relativo à introdução, pela Alemanha, de um novo sistema de portagens rodoviárias para veículos ligeiros de passageiros («Pkw-Maut»),

– Tendo em conta o acordo de 1 de dezembro de 2016 entre o Presidente da Comissão e o Ministério dos Transportes e das Infraestruturas Digitais alemão, sobre o sistema de portagens rodoviárias alemão («Pkw-Maut»),

– Tendo em conta a Diretiva 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 infraestruturas[2] e a sua próxima revisão no âmbito da iniciativa sobre os transportes rodoviários, que será apresentada pela Comissão em 2017,

– Tendo em conta o disposto na Diretiva 2004/52/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativa à interoperabilidade dos sistemas eletrónicos de portagem rodoviária na Comunidade[3] e a sua próxima revisão no âmbito da iniciativa

[1] JO L 348 de 20.12.2013, p. 1.
[2] JO L 187 de 20.7.1999, p. 42.
[3] JO L 166 de 30.4.2004, p. 124.

sobre os transportes rodoviários, que será apresentada pela Comissão em 2017,

– Tendo em conta o princípio da não discriminação consagrado no artigo 18.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) e o direito da União que proíbe a discriminação em razão da nacionalidade,

– Tendo em conta a pergunta à Comissão sobre a aprovação, pela Comissão, do plano revisto da Alemanha para introduzir portagens rodoviárias (O-000152/2016 - B8 0201/2017),

– Tendo em conta a proposta de resolução da Comissão dos Transportes e do Turismo,

– Tendo em conta o artigo 128.º, n.º 5, e o artigo 123.º, n.º 2, do seu Regimento,

A. Considerando que se encontra atualmente em fase de revisão se o sistema de portagens alemão previsto para os veículos ligeiros está em conformidade com as políticas da União Europeia em vigor;

B. Considerando que um sistema de reembolso, direto ou indireto, baseado na nacionalidade é discriminatório, contraria os princípios orientadores da União Europeia, dificulta a mobilidade transfronteiras e enfraquece o mercado único europeu;

C. Considerando que o sistema de portagens alemão previsto é possivelmente contrário aos princípios da «não discriminação», do «utilizador-pagador» e do «poluidor-pagador»;

D. Considerando que sistemas nacionais de portagens que introduzam taxas direta ou indiretamente baseadas na nacionalidade seriam contrários ao direito da União;

E. Considerando que os sistemas nacionais de portagens têm, nomeadamente, um impacto negativo sobre os cidadãos das regiões fronteiriças confrontados com diferentes sistemas de portagens e custos associados, impedem o livre fluxo do tráfego transfronteiriço e criam obstáculos desnecessários a uma maior integração europeia;

F. Considerando que os consequentes encargos administrativos adicionais gerariam custos mais elevados e, eventualmente, procedimentos não transparentes, reduzindo os meios adicionais previstos para o investimento em infraestruturas;

1. Reconhece que o setor dos transportes é fundamental para o crescimento económico, assegurando a eficácia e a comportabilidade dos custos da mobilidade dos cidadãos e das mercadorias na União Europeia e para além das suas fronteiras;

2. Salienta que a Comissão e os Estados -Membros devem investir de forma adequada nas infraestruturas dos transportes;

3. Insta a Comissão a implementar as políticas existentes, tal como estipulado, nomeadamente, no Livro Branco de 2011 sobre os transportes;

4. Salienta que a tarifação da utilização das infraestruturas rodoviárias pode desempenhar um papel fundamental na transição modal e no financiamento da manutenção e do desenvolvimento na União Europeia de infraestruturas rodoviárias sustentáveis, seguras, eficazes e orientadas para o futuro;

5. Salienta que os sistemas de tarifação rodoviária para qualquer tipo de veículo a motor devem ser eletrónicos e baseados na distância percorrida, devendo respeitar os princípios do «utilizador-pagador» e do «poluidor-pagador» consagrados nas políticas e na legislação da UE, a fim de assegurar a internalização dos custos externos associados ao transporte rodoviário;

6. Salienta a necessidade de melhorar a qualidade dos serviços de infraestruturas rodoviárias, em especial no plano da segurança, bem como de reduzir significativamente o congestionamento;

7. Incentiva a Comissão a incluir os custos externos decorrentes das alterações climáticas e dos acidentes, não cobertos por seguros, nas novas propostas legislativas, tais como a revisão da Diretiva «Eurovinheta»; salienta, além disso, que a legislação sobre a internalização dos custos externos deve ser aplicar a todas as estradas e excluir a concorrência desleal entre os diferentes modos de transporte;

8. Realça que um processo por incumprimento contra a Alemanha, sobre a questão da discriminação indireta em razão da nacionalidade, foi «suspenso» até nova ordem sem qualquer justificação jurídica adequada, mediante um acordo político informal entre o Presidente da Comissão e o Ministério dos Transportes e das Infraestruturas Digitais alemão;

9. Salienta que a introdução de sistemas nacionais de tarifação rodoviária não devem impedir o acesso ao mercado, o crescimento, a competitividade e a flexibilidade dos transportes e dos operadores de transportes transfronteiras na UE, a fim de assegurar a continuação do desenvolvimento e a integridade do mercado único europeu;

10. Insta a Comissão a facultar e divulgar informações pertinentes da Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes (DG MOVE) sobre a análise das novas medidas para a «Pkw-Maut» apresentadas pelas autoridades alemãs e a sua conformidade com o direito da União;

11. Insiste em que um dos requisitos fundamentais para que as tarifas rodoviárias não sejam discriminatórias consiste em garantir que todos os utilizadores paguem o mesmo pela utilização das mesmas estradas; salienta que qualquer sistema de tarifação rodoviária nacional que estabeleça uma discriminação direta em razão da nacionalidade ou que seja combinado com medidas fiscais nacionais para benefício exclusivo dos cidadãos de um país, como, por exemplo, a dedução do imposto nacional sobre veículos, prosseguindo assim o objetivo de cobrar principalmente aos utilizadores estrangeiros, constitui uma violação do princípio da não discriminação consagrado no artigo 18.º do TFUE; recorda que a Comissão, enquanto guardiã dos Tratados, deve controlar a correta implementação e aplicação da lei após a sua adoção;

12. Solicita à Comissão que apresente ao Parlamento o acordo celebrado com o Governo alemão, sublinhando as principais diferenças relativamente à legislação nacional submetida à apreciação do Tribunal e explicando de que forma respeita as disposições do Tratado e do direito da UE;

13. Considera que o sistema de portagens alemão («Pkw-Maut»), de dezembro de 2016, ainda contém elementos que não cumprem a legislação da UE e violam princípios

fundamentais dos Tratados, nomeadamente a discriminação com base na nacionalidade;

14. Salienta a necessidade de normas comuns para definir uma estratégia coerente, equitativa, não discriminatória e harmonizada dos sistemas de tarifação rodoviária para todos os tipos de veículos na União Europeia;

15. Insta a Comissão a considerar a revisão da legislação e do quadro harmonizado no que se refere à eurovinheta e ao serviço eletrónico europeu de portagem (SEEP) como uma oportunidade para definir esse quadro e para acompanhar e reforçar a correta aplicação da legislação;

16. Salienta que a interoperabilidade dos sistemas eletrónicos de portagem desempenha um papel fundamental para facilitar o transporte transfronteiriço e que os Estados-Membros que agem isoladamente geram fragmentação e prejudicam o espaço único europeu dos transportes;

17. Solicita à Comissão que apresente todos os pormenores jurídicos e técnicos do acordo de 1 de dezembro de 2016 entre o Presidente da Comissão e o Ministério dos Transportes e das Infraestruturas Digitais alemão, e que clarifique todos os aspetos jurídicos e políticos da razão pela qual o acordo de 1 de dezembro de 2016 (que continua a não impor um ónus adicional aos utentes alemães, mantendo assim a discriminação indireta em razão da nacionalidade) foi considerado uma base suficiente para suspender o processo por incumprimento contra a Alemanha, iniciado exatamente com base nessa problemática de discriminação, e que mantenha o Parlamento devidamente informado;

18. Insta a Comissão a acompanhar o processo de perto;

19. Exorta a Comissão a assegurar a participação do Parlamento em todas as fases do processo por meio de um diálogo estruturado;

20. Encarrega o seu Presidente de transmitir a presente resolução ao Conselho e à Comissão.