



Bruxelas, 31.5.2017
COM(2017) 276 final

2017/0115 (CNS)

Proposta de

DIRETIVA 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

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Razões e objetivos da proposta

Um sistema de transportes fiável e eficiente é essencial para o bom funcionamento do mercado interno e constitui um setor fundamental da economia. Embora o transporte rodoviário desempenhe o papel mais importante no sistema de transportes terrestres, é fonte de uma série de desafios socioeconómicos e ambientais (por exemplo, alterações climáticas, poluição atmosférica, ruído e congestionamento). A tarifação rodoviária baseada na distância pode desempenhar um papel fundamental no que respeita a incentivar operações mais eficientes e mais limpas, e a coerência da sua conceção é essencial para garantir um tratamento equitativo dos utentes da estrada e a sustentabilidade do financiamento das infraestruturas.

A Diretiva 1999/62/CE¹ («Diretiva Eurovinheta») constitui o quadro normativo para a aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas estradas. A Diretiva visa eliminar as distorções da concorrência entre as empresas de transporte através de uma harmonização gradual dos impostos sobre veículos e do estabelecimento de mecanismos equitativos para a tarifação das infraestruturas. Estabelece níveis mínimos de impostos sobre veículos para os veículos pesados de mercadorias e especifica as modalidades de tarifação das infraestruturas, incluindo a diferenciação das taxas em função do desempenho ambiental dos veículos.

Por natureza, os impostos anuais sobre veículos constituem pagamentos relacionados com o facto de o veículo estar registado em nome do contribuinte durante um determinado período e, como tal, não refletem uma utilização específica das infraestruturas. Por razões semelhantes, os impostos sobre veículos não são eficazes no que se refere a incentivar operações mais limpas e mais eficientes ou a reduzir o congestionamento. As portagens, por outro lado, dado estarem diretamente ligadas à utilização das estradas, são consideravelmente mais adequadas para alcançar estes objetivos.

A aplicação de impostos sobre veículos representa um custo que a indústria teve, até agora, em qualquer caso, de suportar, ainda que a cobrança das portagens fosse da competência dos Estados-Membros. Por conseguinte, os impostos sobre veículos podem atuar como obstáculo à introdução de portagens.

Assim, os Estados-Membros devem dispor de maior margem de manobra para reduzir os impostos sobre veículos, nomeadamente através de uma redução dos mínimos estabelecidos na Diretiva 1999/62/CE. A fim de minimizar o risco de distorções de concorrência entre as empresas de transporte estabelecidas em diferentes Estados-Membros, essa redução deve ser gradual.

A iniciativa contribui para o Programa para a adequação e a eficácia da regulamentação (REFIT) mediante a redução dos encargos associados aos impostos mínimos sobre veículos pesados de mercadorias.

¹ 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, JO L 187 de 20.7.1999, p. 42-50.

- **Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial**

A presente proposta é apresentada conjuntamente com outra proposta, destinada a colmatar as lacunas do capítulo III da Diretiva 1999/62/CE, respeitantes a portagens e direitos de utilização, de modo a melhor satisfazer determinados objetivos da referida diretiva. Esta última proposta promove, nomeadamente, a aplicação de portagens, ou seja, uma forma de tarifação rodoviária baseada na distância percorrida.

O mesmo objetivo principal está subjacente à presente proposta, ou seja, alterar o capítulo II da diretiva relacionado com os impostos sobre veículos pesados de mercadorias. A alteração proposta consiste numa redução gradual dos níveis mínimos para zero, isto é, em cinco etapas distribuídas por cinco anos consecutivos, correspondendo cada uma delas a 20 % dos valores mínimos atuais. O objetivo é proporcionar um incentivo à transição para uma tarifação rodoviária baseada na distância, ou seja, a aplicação de portagens.

- **Coerência com outras políticas da União**

A iniciativa faz parte dos esforços da Comissão no sentido de criar uma União da Energia e de uma série de propostas relacionadas com os transportes com baixo teor de emissões², incluindo a revisão dos regulamentos em matéria de emissões de CO₂ provenientes dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais, as propostas para a certificação e a monitorização e comunicação das emissões de CO₂ provenientes dos camiões e autocarros e iniciativas conexas no domínio dos transportes rodoviários, nomeadamente a revisão da legislação sobre a interoperabilidade dos serviços eletrónicos de portagem, bem como das regras que regem o mercado interno dos transportes rodoviários de mercadorias e os serviços de transporte por autocarros urbanos e de turismo.

As alterações propostas estão em consonância com os objetivos estabelecidos pelo Livro Branco de 2011 sobre os Transportes³, que apelava à transição para a plena aplicação dos princípios do «poluidor-pagador» e do «utilizador-pagador», a fim de garantir transportes mais sustentáveis e o financiamento das infraestruturas.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

- **Base jurídica**

As bases jurídicas para a Diretiva 1999/62/CE são os artigos 71.º e 93.º do Tratado CE (atuais artigos 91.º e 113.º).

As disposições da diretiva afetadas pela presente proposta dizem respeito a impostos sobre veículos pesados de mercadorias, um domínio ao qual é aplicável o artigo 113.º do TFUE.

No que respeita às alterações de outras disposições da diretiva, estão abrangidas pelo artigo 91.º, n.º 1, do TFUE e são contempladas na proposta separada referida *supra*.

- **Subsidiariedade (em caso de competência não exclusiva)**

A UE partilha competências com os Estados-Membros na regulamentação do domínio dos transportes, nos termos do artigo 4.º, n.º 2, alínea g), do TFUE, e no domínio do mercado

² COM(2016) 501 final: Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica

³ COM(2011) 144 final: Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos

interno, nos termos do artigo 4.º, n.º 2, alínea a), do TFUE. No entanto, a diminuição gradual dos atuais mínimos fixados pela União só pode ser efetuada pela própria União.

Sem intervenção da UE, os Estados-Membros continuariam a ser obrigados a aplicar o imposto mínimo sobre veículos, ainda que tivessem introduzido ou tencionassem introduzir um instrumento mais adequado para recuperar os custos das infraestruturas, diretamente relacionados com a utilização individual das infraestruturas. Esta obrigação impedi-los-ia de compensar o setor do transporte de mercadorias, na mesma proporção, através de reduções dos impostos sobre veículos, pelo potencial aumento dos custos associados à introdução de um tal instrumento no que diz respeito aos veículos pesados de mercadorias.

- **Proporcionalidade**

A medida proposta só contribui para alcançar os objetivos fixados, nomeadamente uma aplicação coerente dos princípios do «poluidor-pagador» e do «utilizador-pagador», e não excede o necessário para esse efeito.

A alteração específica do capítulo II é necessária para que os Estados-Membros possam reduzir gradualmente os impostos sobre veículos pesados de mercadorias.

- **Escolha do instrumento**

Uma vez que o ato jurídico a alterar é uma diretiva, o ato de alteração deve, em princípio, ter a mesma forma.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

- **Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação existente**

A Comissão publicou a sua avaliação da Diretiva 1999/62/CE em 2013⁴. Foi publicada em janeiro de 2014 uma avaliação externa da aplicação e dos efeitos da política de imposições sobre as infraestruturas da UE desde 1995⁵. Estas avaliações identificaram vários problemas relacionados com a tarifação rodoviária de veículos pesados de mercadorias no âmbito do atual quadro legislativo. Todos estes problemas são abordados através de uma proposta paralela de alteração do capítulo III da diretiva, ao passo que a presente iniciativa visa apenas facilitar a aplicação de uma tarifação rodoviária baseada na distância.

Embora 24 Estados-Membros tenham aplicado alguma forma de tarifação rodoviária e tenha sido registada uma tendência no sentido de criar uma rede de portagens baseadas na distância, esta transição tem sido lenta e subsistem incoerências em toda a União. A avaliação revelou grandes disparidades nas políticas nacionais de tarifação rodoviária e concluiu que a falta de harmonização tanto no tipo de taxas (vinhetas baseadas no tempo de utilização ou portagens baseadas na distância percorrida) como no tipo de tecnologias utilizadas para a sua cobrança resulta em custos e encargos administrativos adicionais, quer para as autoridades públicas, quer para os utentes.

⁴ Avaliação *ex post* da Diretiva 1999/62/CE relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infraestruturas, SWD(2013) 1 final

⁵ <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>

Em 2013, a Comissão publicou uma síntese das medidas, incluindo os impostos sobre veículos, que internalizam ou reduzem as externalidades dos transportes⁶.

- **Consultas das partes interessadas**

As consultas das partes interessadas respeitaram as normas mínimas de consulta das partes interessadas estabelecidas na Comunicação da Comissão de 11 de dezembro de 2002 (COM(2002) 704 final).

Foram utilizados métodos de consulta abertos e específicos e várias ferramentas de consulta.

1) Foi organizada uma consulta pública padrão, aberta em linha durante 12 semanas, através do sítio Internet «A Sua Voz na Europa», baseada em questionários.

A consulta pública aberta decorreu de 8 de julho a 5 de outubro, tendo sido também aceites contribuições fora desse prazo. Os questionários basearam-se nas questões identificadas pela avaliação e incluíam perguntas sobre a equidade da tarifação rodoviária (impostos e encargos).

A Comissão recebeu 135 respostas aos questionários, bem como 48 documentos adicionais. As respostas abrangeram uma grande variedade de grupos de interessados, incluindo empresas de transporte (42 %), consumidores/cidadãos (14 %), autoridades públicas (13 %), indústria da construção (7 %), associações de transportes públicos (4 %) e fornecedores de serviços de cobrança de portagens/soluções (4 %).

2) As consultas específicas a determinadas partes interessadas e especialistas ocorreram ao longo do processo de avaliação de impacto, tendo envolvido:

- a) Uma série de seminários temáticos com as partes interessadas e com os Estados-Membros, organizados pela Comissão em setembro e outubro de 2015;
- b) Uma conferência sobre as iniciativas rodoviárias em 19 de abril de 2016;
- c) 21 entrevistas com as partes interessadas selecionadas com base nas necessidades específicas em matéria de dados, realizadas pelo contratante que elaborou o estudo de apoio para a avaliação de impacto.

Resumo dos contributos recebidos e utilização dos resultados

A maioria dos inquiridos na consulta pública aberta foi de opinião de que os diferentes sistemas de impostos e de tarifação podem provocar distorções no mercado, apoiando, por conseguinte, a harmonização ao nível da UE.

Algumas das partes interessadas consideraram que a instituição de impostos sobre veículos, por um lado, e de taxas de utilização das estradas, por outro, conduziu a um duplo encargo. Consideraram ainda que a harmonização, a nível da UE, das regras em matéria de tarifação rodoviária seria a solução ideal, visto que levaria a uma concorrência leal, em vez de privilegiar as empresas de países onde os impostos são mais baixos.

⁶ SWD(2013) 269 final, Relatório em conformidade com o artigo 11.º, n.º 4, da Diretiva 1999/62/CE

Muitas das partes interessadas entrevistadas salientaram também que qualquer aumento dos custos devido ao aumento dos pagamentos pela utilização das estradas deve ser compensado por reduções noutros impostos relacionados com os transportes.

- **Recolha e utilização de conhecimentos especializados**

A definição do problema baseou-se em avaliações, em parte com recurso a peritos externos (avaliação da aplicação e dos efeitos da política de tarifação das infraestruturas da UE desde 1995, atualização do manual sobre os custos externos do transporte)⁷, complementadas por investigações suplementares.

Além disso, foi realizado em 2012 um estudo sobre medidas destinadas a internalizar os custos externos no setor dos transportes⁸.

É de referir a assistência prestada por um contratante externo através de um estudo de apoio para a avaliação de impacto⁹, que foi concluído em abril de 2017.

- **Avaliação de impacto**

A iniciativa é apoiada por uma avaliação de impacto, cujo parecer emitido pelo Comité de Controlo da Legislação foi positivo, com reservas. As observações foram tomadas em consideração na versão revista da avaliação de impacto, com as adaptações indicadas no anexo I do relatório de avaliação de impacto. Foram consideradas quatro opções estratégicas, que refletem um nível crescente de intervenção regulamentar, sendo que as várias opções (opção 1 a opção 4) assentam umas nas outras. As medidas relacionadas com a tributação foram analisadas em conjugação com as relacionadas com a tarifação rodoviária.

A primeira opção (opção 1) inclui alterações legislativas destinadas a atualizar apenas algumas disposições da diretiva e o alargamento do seu âmbito aos autocarros urbanos e de turismo, bem como aos veículos comerciais ligeiros, miniautocarros e ligeiros de passageiros a fim de dar resposta a todos os problemas identificados. As alterações referiam-se à atualização dos requisitos do capítulo III da diretiva (portagens e direitos de utilização). O capítulo II não seria afetado.

A opção 2 inclui a eliminação gradual das taxas aplicáveis aos veículos pesados baseadas no tempo de utilização, com vista a resolver os problemas relacionados com as emissões poluentes e de CO₂ através da adoção mais ampla da tarifação baseada na distância.

A opção 3 (com as variantes a e b) inclui medidas adicionais para veículos ligeiros, destinadas a responder ao congestionamento interurbano (opção 3a e 3b), bem como às emissões de CO₂ e de poluentes provenientes de todos os veículos (apenas opção 3b).

Por último, a opção 4 tornaria obrigatória a cobrança de taxas de externalidade para os veículos pesados, eliminando gradualmente, para todos os veículos, a possibilidade de recorrer à tarifação baseada no tempo de utilização, de modo a que só a tarifação baseada na distância continuasse disponível.

⁷ Ricardo-AEA *et al* (2014), *Update of the Handbook on External Costs of Transport*: http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

⁸ CE Delft *et al.*, 2012, «*An inventory of measures for internalising external costs in transport*», http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

⁹ Ricardo *et al.* (2017), *Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of Directive 1999/62/EC*.

A segunda, terceira e quarta opções também incluíam a possibilidade de redução do imposto anual sobre veículos para os veículos pesados de mercadorias abaixo dos atuais níveis mínimos fixados pela diretiva no caso de a tarifação baseada na distância lhes ser aplicada num determinado Estado-Membro. A avaliação de impacto concluiu que, em função das escolhas feitas pelos Estados-Membros relacionadas também com a adoção de tarifação rodoviária baseada na distância, a possibilidade de reduzir o imposto sobre veículos poderia diminuir os encargos dos transportadores em cerca de 2 mil milhões de EUR (em comparação com cerca de 3 mil milhões de euros atualmente pagos em impostos sobre veículos pesados de mercadorias).

A avaliação de impacto, ao pressupor uma substituição dos atuais sistemas de tarifação baseados no tempo de utilização pelos baseados na distância percorrida nas opções 2 a 4 (sendo a alternativa para os Estados-Membros a sua não cobrança), demonstrou claramente que a opção 4 seria a mais eficaz, mas traria benefícios a custos mais elevados. A opção 1 só poderia contribuir para a consecução dos objetivos de uma forma muito limitada, embora praticamente sem qualquer custo. As opções 2 e 3 foram mais equilibradas nos seus impactos económicos, sociais e ambientais, permitindo que esses resultados fossem alcançados a um custo razoável.

A avaliação de impacto identificou a opção 3b, variante que incluía a variação das taxas para os veículos ligeiros em função das suas emissões de CO₂ e de outros poluentes, como a opção preferida, eventualmente complementada com a exigência de taxas de externalidade pelo menos em parte da rede para os veículos pesados e a eliminação gradual dos sistemas de tarifação baseados no tempo de utilização para os veículos ligeiros durante um período suficientemente longo. Estas são as medidas mantidas na presente proposta, que se situa assim entre a opção 3b e a opção 4, mas mais próxima da opção 4.

As opções 3b e 4 reduziriam os custos de congestionamento em 2,5 a 6 %, ou em 9 a 22 mil milhões de EUR até 2030, gerariam mais receitas das portagens de 10 a 63 mil milhões de EUR/ano e contribuiriam para aumentar o investimento em estradas em 25 a 260 %, em comparação com o cenário de base.

Reduziriam significativamente a quantidade de emissões de CO₂, de NO_x e de partículas provenientes dos transportes rodoviários. Tal conduziria a um impacto positivo na saúde pública, proporcional à redução da poluição atmosférica, resultando em economias de custos compreendidas entre 370 milhões de EUR e 1,56 mil milhões de EUR em termos de poluição atmosférica e de acidentes até 2030, expressos em valor atual.

As opções 3b e 4 permitiriam gerar entre 62 000 e 152 000 novos postos de trabalho no caso de apenas 30 % das receitas de portagem adicionais serem reinvestidas na manutenção das estradas. Além disso, todas as opções contribuiriam para a igualdade de tratamento dos cidadãos da UE, reduzindo para metade o preço das vinhetas de curto prazo.

As opções 3a e 3b aumentariam os custos de transporte de mercadorias em 1,1 %, ao passo que os custos do transporte de passageiros permaneceriam inalterados. Na opção 4, os custos para o transporte de passageiros e para o transporte de mercadorias poderiam aumentar até 1,3 a 2,0 %, em função da adoção efetiva pelos Estados-Membros da tarifação baseada na distância percorrida (incluindo eventualmente os que atualmente não cobram a determinadas categorias de veículos). As autoridades teriam de suportar o custo da implantação de novos sistemas de portagem ou o alargamento dos existentes, o que ascenderia, para o conjunto dos Estados-Membros em causa, a um total de 2 a 3,7 mil milhões de EUR até 2030. O

alargamento da tarifação rodoviária a novas partes da rede e a novos grupos de utentes aumentaria os custos de conformidade para os utentes da estrada em 198 a 850 milhões de EUR/ano de 2025 em diante.

O impacto nas PME, incluindo todo o setor do transporte rodoviário de mercadorias, seria limitado, uma vez que as taxas rodoviárias representam apenas uma pequena percentagem do total das despesas de transporte. Qualquer aumento de custos é, ou repercutido nos clientes, ou poderia ser compensado através de reduções fiscais, tornadas possíveis pela alteração do capítulo II da Diretiva.

- **Adequação da regulamentação e simplificação**

A proposta permitiria aos Estados-Membros reduzir gradualmente os impostos anuais aplicados aos veículos pesados de mercadorias com um peso máximo autorizado superior a 12 toneladas. Esta alteração, juntamente com a proposta de eliminação gradual da tarifação baseada no tempo de utilização, poderia assegurar uma transição suave de um sistema de impostos e taxas fixas para um sistema de tarifação mais progressivo, proporcionado e adaptável, baseado na utilização.

A redução do imposto sobre veículos pago pela utilização de veículos pesados de mercadorias por transportadores (que são todos PME e, na maioria dos casos, microempresas) poderia servir de compensação pelo eventual aumento das taxas rodoviárias relacionado com a aplicação dos regimes baseados na distância percorrida.

Como tal, a iniciativa poderia ter algum impacto positivo sobre a competitividade da indústria do transporte rodoviário de mercadorias, reduzindo o custo da propriedade para os operadores nos Estados-Membros que decidam reduzir o imposto sobre veículos. Se, após um período transitório, um Estado-Membro optar por fixar o imposto em 0 EUR, tal deveria também reduzir a carga regulamentar e administrativa.

- **Direitos fundamentais**

A presente diretiva respeita os direitos fundamentais e observa os princípios reconhecidos, em particular, na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A proposta não tem incidência no orçamento da União.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

O relatório de avaliação de impacto apresenta um conjunto de sete indicadores fundamentais que serão utilizados para acompanhar os progressos relativos aos principais objetivos estratégicos: a evolução das emissões de CO₂ dos veículos pesados; o estado das infraestruturas rodoviárias sujeitas a portagem; a proporcionalidade e a cobertura dos custos sociais pelas taxas rodoviárias; e o nível de congestionamento na rede interurbana da UE.

A fim de analisar o impacto da legislação, seria necessário proceder a uma avaliação profunda após a introdução de todas as alterações. O prazo adequado para essa avaliação seria de cinco anos após a plena aplicação do novo quadro. Os efeitos das etapas intermédias poderiam ser avaliados mais cedo.

- **Documentos explicativos (para as diretivas)**

Tendo em conta o âmbito de aplicação da proposta e o facto de esta apenas alterar a Diretiva 1999/62/CE, tendo esta sido plenamente transposta por todos os Estados-Membros, não parece justificado ou proporcional exigir documentos explicativos.

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

A proposta contém os seguintes elementos principais:

Capítulo II – Título

O título do capítulo II é ajustado para refletir que apenas os veículos pesados de mercadorias estão abrangidos pelas disposições do presente capítulo, na sequência do alargamento do âmbito de aplicação da diretiva, em conformidade com a alteração paralela das outras disposições da diretiva.

Artigo 3.º – Âmbito de aplicação dos impostos sobre veículos

A primeira frase do n.º 1 é alterada a fim de remeter corretamente para o artigo 1.º, alínea a), da diretiva alterada quanto ao seu âmbito de aplicação.

Anexo I

Propõe-se subdividir o anexo I num número de quadros sucessivos, refletindo a diminuição gradual das taxas mínimas ao longo de cinco anos. O primeiro quadro corresponde ao atual anexo I, enquanto os outros cinco quadros incluem valores correspondentes, cada um deles com uma redução de 20 % em relação às taxas atuais, quando aplicável¹⁰.

¹⁰ Naturalmente, não se propõe alterar mínimos atualmente fixados em 0 EUR.

Proposta de

DIRETIVA 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

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 113.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu¹¹,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹²,

Deliberando de acordo com um processo legislativo especial,

Considerando o seguinte:

- (1) No seu Livro Branco de 28 de março de 2011¹³, a Comissão estabeleceu um objetivo de transição para a plena aplicação dos princípios do «poluidor-pagador» e do «utilizador-pagador», a fim de gerar receitas e garantir o financiamento dos investimentos futuros no setor dos transportes.
- (2) Por natureza, os impostos anuais sobre veículos são pagamentos sem contrapartida relacionados com o facto de o veículo estar registado em nome do contribuinte durante um determinado período e, como tal, não refletem uma utilização específica das infraestruturas. Por razões semelhantes, os impostos sobre veículos não são eficazes no que se refere a incentivar operações mais limpas e mais eficientes ou a reduzir o congestionamento.
- (3) As portagens, dado estarem diretamente ligadas à utilização das estradas, são consideravelmente mais adequadas para alcançar estes objetivos. Em conformidade com o artigo 7.º-K da Diretiva 1999/62/CE, os Estados-Membros que introduzirem portagens podem prever uma compensação adequada aos transportadores nacionais.
- (4) A aplicação de impostos sobre veículos representa um custo que a indústria teve, até agora, em qualquer caso, de suportar, ainda que a cobrança das portagens fosse da competência dos Estados-Membros. Por conseguinte, os impostos sobre veículos podem atuar como obstáculo à introdução de portagens.
- (5) Assim, os Estados-Membros devem dispor de maior margem de manobra para reduzir os impostos sobre veículos, nomeadamente através de uma redução dos mínimos

¹¹ JO C , , p. .

¹² JO C , , p. .

¹³ Livro Branco de 28 de março de 2011, «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos», COM(2011) 144 final.

estabelecidos na Diretiva 1999/62/CE. A fim de minimizar o risco de distorções de concorrência entre as empresas de transporte estabelecidas em diferentes Estados-Membros, essa redução deve ser gradual.

- (6) A Diretiva 1999/62/CE deve, por conseguinte, ser alterada em conformidade,
ADOTOU A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

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

- (1) O título do capítulo II passa a ter a seguinte redação:
«Impostos sobre veículos para veículos pesados de mercadorias»;
- (2) No artigo 3.º, n.º 1, o proémio passa a ter a seguinte redação:
«Os impostos sobre veículos a que se refere o artigo 1.º, alínea a), são os seguintes»;
- (3) O anexo I é alterado em conformidade com o anexo da presente diretiva.

Artigo 2.º

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor, até , as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros estabelecem o modo como deve ser feita a referência.
2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio abrangido pela presente diretiva.

Artigo 3.º

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

Artigo

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho
O Presidente*