COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 31.5.2017
COM(2017) 275 final

2017/0114 (COD)

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera a Diretiva 1999/62/CE relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infraestruturas

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{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 uma fonte de uma série de desafios socioeconómicos e ambientais (por exemplo, alterações climáticas, poluição atmosférica, ruído e congestionamento). A tarifação rodoviária pode desempenhar um papel fundamental no que toca 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/CE[1] constitui o quadro normativo relativo à 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 os veículos para os veículos pesados de mercadorias e especifica as modalidades de tarifação das infraestruturas, incluindo a diferenciação das tarifas em função do desempenho ambiental dos veículos.

Para já, no entanto, a diretiva não inclui elementos que contribuam especificamente para a redução das emissões de CO_2 provenientes dos transportes. Em 2014, as emissões de CO_2 provenientes dos transportes rodoviários ainda eram 17 % superiores às de 1990. A percentagem principal destas emissões provém dos veículos ligeiros de passageiros (mais de 60 %), enquanto a dos veículos pesados de mercadorias está a aumentar. Nos atuais moldes, a redução das emissões não será suficiente para atingir os objetivos da UE definidos para 2030 e 2050.

A infraestrutura rodoviária está a degradar-se em muitos Estados-Membros devido a manutenção inadequada. A despesa pública com a manutenção rodoviária diminuiu na UE cerca de 30 % entre 2006 e 2013 e ascendia a 0,5 % do PIB em 2013 (em comparação com 1,5 % em 1975 e 0,8 % em 2008). Tal conduziu a vários impactos económicos, sociais e ambientais negativos, incluindo custos acrescidos de funcionamento dos veículos, emissões poluentes e sonoras, maiores tempos de percurso total, acidentes e efeitos negativos sobre a economia.

A atual legislação aplica-se apenas aos veículos pesados de mercadorias, deixando todos os outros veículos por abordar. Neste domínio, que inclui, nomeadamente, os veículos ligeiros de passageiros, bem como a ausência de limites específicos, existe o risco de as vinhetas de curto prazo serem tarifadas a um nível comparativamente demasiado elevado, criando, por conseguinte, discriminação em relação aos utentes ocasionais, na sua maioria estrangeiros. Outro potencial problema de discriminação, comum a todos os tipos de veículos, é a compensação dos utentes nacionais na eventualidade de serem introduzidas taxas baseadas no tempo.

[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.

Os impactos negativos dos transportes rodoviários representam custos significativos para a sociedade. Embora os veículos ligeiros de passageiros e comerciais causem menos danos às infraestruturas do que os veículos pesados (que incluem os veículos pesados de mercadorias e os autocarros urbanos e de turismo), os veículos ligeiros de passageiros constituem a fonte de cerca de 2/3 das externalidades (incluindo o custo das alterações climáticas, da poluição atmosférica, do ruído, dos acidentes e outros impactos negativos) geradas pelos transportes rodoviários, ou cerca de 1,8-2,4 % do PIB.

Além disso, o congestionamento constitui um problema que persiste dentro e fora das zonas urbanas; contudo, só esporadicamente tem sido tratado pelos Estados-Membros. Os picos de tráfego rodoviário resultam em custos sociais consideráveis, que ascendem a 1 % do PIB da UE. Dois terços destes custos são atribuíveis aos ligeiros de passageiros e 20-30 % ao tráfego interurbano.

O objetivo da iniciativa consiste em fazer progressos na aplicação dos princípios do «poluidor-pagador» e do «utilizador-pagador», promovendo, assim, o transporte rodoviário financeira e ambientalmente sustentável e socialmente equitativo.

A iniciativa contribui para o programa para a adequação e a eficácia da regulamentação (REFIT), uma vez que se destina a atualizar e simplificar determinadas disposições da diretiva.

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

A iniciativa visa resolver as lacunas da legislação em vigor (Diretiva 1999/62/CE), ou seja, um melhor cumprimento dos objetivos da legislação. Os termos propostos deverão simplificar determinadas disposições da diretiva, suprimindo a diversidade de portagens baseadas na classe de emissão EURO, cujos benefícios se encontram atualmente em franca diminuição, e eliminando requisitos de notificação onerosos, sobretudo relativos à tarifação de externalidades.

Além disso, propõe-se incluir os autocarros e os veículos ligeiros de passageiros e comerciais no âmbito de aplicação da diretiva, assegurando assim uma tarifação mais coerente da utilização das infraestruturas em todo o setor dos transportes rodoviários. Dada a questão das emissões de CO_2 acima exposta, propõe-se igualmente que as taxas rodoviárias reflitam tais emissões.

- **Coerência com outras políticas da União**

A iniciativa faz parte dos esforços da Comissão de criar uma União da Energia, assim como de uma série de propostas relacionadas com os transportes de baixo teor de emissões[2], incluindo a revisão dos regulamentos em matéria de emissões de CO_2 provenientes dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais e as propostas para a certificação e a monitorização/comunicação das emissões de CO_2 provenientes dos veículos pesados e dos autocarros; e iniciativas conexas no domínio dos transportes rodoviários, nomeadamente a revisão da legislação sobre a interoperabilidade dos serviços eletrónicos de portagem e das regras que regem o mercado interno do transporte rodoviário de mercadorias e dos serviços de autocarros urbanos e de turismo.

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

As alterações propostas estão em consonância com os objetivos definidos pelo Livro Branco sobre os Transportes[3], de 2011, que instava a uma transição no sentido da plena aplicação do princípio do «poluidor-pagador» (consagrado no Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia) e do princípio do «utilizador-pagador», a fim de garantir transportes mais sustentáveis e o financiamento das infraestruturas. A fim de facilitar a tarifação em função da distância, a legislação relativa à interoperabilidade dos sistemas eletrónicos de portagem[4] é revista em paralelo. As alterações propostas são igualmente coerentes com a legislação ambiental relativa às emissões de veículos e ao ruído.

Além disso, com o alargamento do seu âmbito, a iniciativa assenta em procedimentos de certificação a adotar no que diz respeito às emissões de CO_2 dos veículos pesados e nos regulamentos que regem as emissões de CO_2 e de poluentes provenientes dos veículos ligeiros. No que se refere à rede rodoviária afetada, a proposta remete para as orientações da União revistas destinadas ao desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

• Base jurídica

As bases jurídicas da 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 às portagens e aos direitos de utilização, um domínio ao qual é aplicável o artigo 91.º do TFUE.

No que diz respeito à alteração de algumas disposições do capítulo II da diretiva relativa aos impostos sobre os veículos, estas são abrangidas pelo artigo 113.º do TFUE e são objeto de uma proposta legislativa em separado.

• Subsidiariedade (em caso de competência não exclusiva)

A UE partilha competências com os Estados-Membros na regulamentação do domínio dos transportes de acordo com o artigo 4.º, n.º 2, alínea g), do TFUE. Todavia, a adaptação da regulamentação em vigor só pode ser levada a cabo pela própria União. O alargamento das normas da UE a outras categorias de veículos é justificado pelo seu impacto nos problemas a nível da UE e a nível mundial. No que toca aos ligeiros de passageiros, miniautocarros e veículos comerciais ligeiros, tal inclusão iria, especificamente, contribuir para prevenir o risco de os Estados-Membros tratarem os utilizadores ocasionais ou os veículos registados no estrangeiro de forma desigual. A inclusão de autocarros urbanos e de turismo permitiria atenuar as distorções da concorrência no mercado interno dos transportes de passageiros, atribuindo tratamento preferencial (ou seja, isento do pagamento pela utilização da infraestrutura) a esses veículos em comparação com o transporte ferroviário, sujeito a essa tarifação.

---

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

[4] 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 (JO L 166 de 30.4.2004, p.124) e Decisão 2009/750/CE da Comissão, de 6 de outubro de 2009, relativa à definição do serviço eletrónico europeu de portagem e seus elementos técnicos (JO L 268 de 13.10.2009, p.11).

Em termos mais gerais, uma vez que todos estes veículos utilizam a mesma infraestrutura rodoviária e contribuem para as emissões de CO_2, para a poluição atmosférica e para o congestionamento, a sua inclusão é justificada dados os problemas identificados.

- **Proporcionalidade**

As medidas propostas apenas contribuem para atingir os objetivos estabelecidos, nomeadamente uma aplicação coerente dos princípios do «poluidor-pagador» e do «utilizador-pagador», e não vão além do necessário para atingir esse efeito.

O alargamento do âmbito de aplicação além dos veículos pesados de mercadorias é necessário por forma a assegurar a aplicação de normas coerentes a todos os veículos rodoviários e para que se consiga dar resposta aos problemas que não são apenas relacionados com o tráfego dos veículos pesados de mercadorias ou que não dizem principalmente respeito a esse tráfego (degradação da qualidade da infraestrutura, emissões de CO_2 elevadas provenientes dos transportes rodoviários, poluição atmosférica, ruído, congestionamento, ou discriminação dos utilizadores estrangeiros).

Os custos para os Estados-Membros, para as empresas e os cidadãos são reduzidos em comparação com os potenciais benefícios. A proposta não impõe a aplicação de taxas rodoviárias pelos Estados-Membros, harmonizando antes o modo como tais imposições devem ser aplicadas em toda a União. Além disso, tão pouco acarreta qualquer aumento do nível das taxas já existentes.

Como parte da avaliação de impacto, abandonou-se uma série de possíveis medidas políticas com base no princípio da proporcionalidade, tais como a obrigação de tarifação das infraestruturas ou a obrigação de aplicação de imposições ao congestionamento.

- **Escolha do instrumento**

Uma vez que o ato jurídico a alterar é uma diretiva, o ato de alteração deve, em princípio, revestir 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 2013[5]. Em janeiro de 2014, foi publicada uma avaliação externa da aplicação e dos efeitos da política de imposições sobre as infraestruturas da UE desde 1995[6]. Estas avaliações identificaram vários problemas relacionados com a tarifação rodoviária de veículos pesados de mercadorias no âmbito do atual quadro legislativo.

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

[5] Avaliação *ex post* da Diretiva 1999/62/CE, com a redação que lhe foi dada, relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infraestruturas, SWD(2013) 1 final.

[6] http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156

harmonização tanto no tipo de taxas (vinhetas baseadas no tempo de utilização, portagens baseadas na distância percorrida, diferenciadas ou não), como no tipo de tecnologias utilizadas na sua cobrança, resulta em custos e encargos administrativos adicionais, quer para as autoridades públicas, quer para os utentes.

Muito embora a diretiva favoreça a realização dos objetivos definidos, não deixaram de ser assinaladas algumas deficiências:

- Âmbito de aplicação: é possível isentar os veículos pesados de mercadorias de massa inferior a 12 toneladas, o que conduz a uma desigualdade de condições no transporte de carga;
- As imposições baseadas no tempo de utilização permitidas pela diretiva são ineficazes para abranger os custos das infraestruturas e incentivar sistemas mais limpos e eficientes ou reduzir o congestionamento;
- A aplicação de taxas de externalidade é demasiado complexa, enquanto para a diferenciação (obrigatória) de acordo com as classes de emissão EURO, só a diferenciação máxima se encontra definida, sendo os Estados-Membros livres de atuar dentro deste máximo;
- Diferenciação das taxas para lutar contra o congestionamento: O requisito da neutralidade do ponto de vista da receita parece ser de aplicação demasiado onerosa e pode ser visto como desigual se só for aplicado aos veículos pesados de mercadorias, apesar de todos os utentes da estrada contribuírem para o congestionamento.

Muito embora a avaliação tenha incidido nos atuais termos da diretiva, os dados recolhidos junto das partes interessadas salientaram outras questões pertinentes, incluindo a necessidade de reduzir as emissões de CO^2 dos veículos comerciais pesados e proporcionar um quadro de imposição relativo aos ligeiros de passageiros (e outras categorias de veículos), nomeadamente de forma a evitar a discriminação dos utentes rodoviários (estrangeiros) ocasionais.

- **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», com base em questionários.

A consulta pública aberta (CPA) decorreu de 8 de julho a 5 de outubro, tendo igualmente sido aceites contributos tardios. A CPA incluía dois conjuntos de perguntas: um, para compreensão das perceções dos utentes e dirigido ao grande público e outro, mais técnico, dirigido aos peritos.

A Comissão recebeu 135 respostas aos questionários, assim como 48 documentos adicionais. As respostas abrangeram uma grande variedade de grupos de interessados, incluindo empresas de transportes (42 %), consumidores/cidadãos (14 %), autoridades públicas (13 %),

a indústria da construção (7 %), associações de transportes públicos (4%) e prestadores de serviços/soluções de cobrança de portagens (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 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

Houve um apoio generalizado das medidas tendentes a incentivar a adoção de veículos eficientes na utilização do combustível, embora tenha havido menos apoio específico para o fazer através de uma diferenciação das taxas rodoviárias. Muitos inquiridos de países terceiros apoiaram a introdução da diferenciação com base nas emissões de CO^2 e a eliminação gradual da diferenciação por classe de emissão EURO. Tendo muito embora sido expressas dúvidas relativas à sua exequibilidade a curto prazo, não houve uma oposição óbvia à diferenciação das taxas neutras do ponto do vista da receita com base nas emissões de CO^2.

Relativamente a possíveis medidas para assegurar a qualidade das estradas, registou-se uma diferença notável entre, (1) os pontos de vista expressos na consulta pública em linha e os da maioria das partes interessadas entrevistadas, e (2) os pontos de vista dos Estados-Membros interrogados. A maioria dos inquiridos do primeiro grupo apoiaram, em geral, as medidas destinadas a garantir a qualidade das infraestruturas rodoviárias. Por outro lado, os Estados-Membros, em geral, não se mostravam de acordo com estas medidas.

No que toca às medidas possíveis para evitar a discriminação e assegurar condições de mercado equitativas, os pontos de vista dos Estados-Membros e restantes interessados voltam a diferir. Os inquiridos da consulta pública em linha apoiaram firmemente a aplicação dos princípios do «utilizador-pagador» e do «poluidor-pagador» e que a UE assegurasse que os preços das vinhetas eram fixados de forma proporcional. Muitos contributos suplementares e inquiridos de países terceiros apoiaram a eliminação gradual das taxas baseadas no tempo de utilização, a fim de que a imposição só pudesse ser baseada na distância. Por outro lado, os Estados-Membros ficaram divididos quanto à necessidade de tomar medidas nesta matéria.

Relativamente ao assegurar de um sistema de transportes eficiente, a maioria dos inquiridos na consulta pública em linha acreditava que o combate ao congestionamento devia ser deixado ao critério dos Estados-Membros, sendo a opção mais popular a da aplicação de imposições sobre o congestionamento a todos os veículos. A necessidade de que quaisquer taxas de congestionamento abranjam todos os veículos e não apenas os veículos pesados de mercadorias foi sublinhada por aqueles que apoiam a aplicação de imposições ao congestionamento. Os Estados-Membros manifestaram-se, em geral, a favor de uma maior flexibilidade.

- **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.

É de referir a assistência prestada por um contratante externo através de um estudo de apoio para a avaliação de impacto[8], 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. O Comité emitiu recomendações que exigem uma melhor justificação do objetivo relativo à redução das emissões de CO*2* e esclarecimentos respeitantes

– ao tratamento diferenciado das receitas provenientes da tarifação rodoviária,

– às deficiências da atual legislação,

– ao abandono de determinadas opções e

– aos impactos esperados.

As observações foram tomadas em consideração na versão revista da avaliação de impacto, trazendo à colação mais pormenores e explicações, tal como indicado no anexo I do relatório da avaliação de impacto. Entre outras, foram feitas as seguintes alterações a fim de resolver os problemas referidos anteriormente:

– Foram aditadas à definição do problema e à descrição dos condutores problemáticos, nomeadamente, explicações sobre a complementaridade com outras imposições/taxas ambientais e com as normas relativas às emissões de CO_2. Embora os outros instrumentos possam ter sido eficazes, não foram suficientes para reduzir as emissões de CO_2 provenientes dos transportes na medida do exigido pelos compromissos da UE.

– Foram acrescentadas no anexo explicações sobre os motivos da diferença de tratamento das receitas geradas pela tarifação facultativa do congestionamento, descrevendo as medidas políticas adotadas. Uma das principais razões está relacionada com a aceitabilidade, a equidade e o objetivo de compensar qualquer eventual efeito regressivo dessa tarifação.

– Foram dadas mais explicações na descrição da avaliação e da aplicação da atual legislação, assim como a nível da questão dos condutores problemáticos, fazendo-se referência, especificamente, ao papel da legislação e às suas deficiências.

– A descrição das razões para a eliminação das medidas relativas à tarifação rodoviária obrigatória e à afetação generalizada das receitas foi complementada com mais informações.

---

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 Ricardo *et al*. (2017), Estudo de apoio à avaliação de impacto que acompanha a revisão da Diretiva 1999/62/CE.

– Foram aditadas nas secções correspondentes descrições mais pormenorizadas dos impactos esperados nas emissões de CO_2, nos Estados-Membros afetados e na simplificação.

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.

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 ligeiros comerciais e de passageiros, a fim de dar resposta a todos os problemas identificados. As alterações diziam respeito à eliminação das isenções, atualizando os requisitos de comunicação e os valores máximos das taxas de externalidade, assim como a simplificação dos requisitos aplicáveis a essas taxas. A opção também inclui a introdução de requisitos de não discriminação e de proporcionalidade na imposição dos veículos ligeiros.

A opção 2 dirige-se à questão das emissões de CO_2 e inclui a eliminação gradual das taxas aplicáveis aos veículos pesados baseadas no tempo de utilização. Esta opção inclui regras sobre a diferenciação das taxas de acordo com as emissões de CO_2 para os veículos pesados e uma eliminação gradual da atual diferenciação das taxas de acordo com as classes de emissão EURO.

A opção 3 (com as variantes a e b) inclui medidas adicionais aplicáveis aos veículos ligeiros, destinadas a responder ao congestionamento interurbano, assim como às emissões de CO_2 e de poluentes provenientes de todos os veículos (opção 3b). Por último, a opção 4 tornaria obrigatórias as taxas de externalidade aplicáveis aos veículos pesados e eliminaria 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.

A avaliação de impacto, ao pressupor uma substituição dos atuais sistemas de tarifação baseados no tempo de utilização pelos baseados na distância percorrida, das 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 diferenciação das taxas para os veículos ligeiros em função das suas emissões de CO_2 e de outros poluentes, como a opção preferida, eventualmente complementada com a obrigação de cobrar taxas de externalidade pelo menos em parte da rede para os veículos pesados e a eliminação progressiva 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 do congestionamento em 2,5-6 % ou 9-22 mil milhões de EUR até 2030, seriam responsáveis por receitas de portagem adicionais de 10-63 mil milhões de EUR por ano e contribuiriam para aumentar o investimento em infraestruturas rodoviárias em 25-260 %, em comparação com o cenário de base.

Graças a elas, as emissões de CO_2, de NOx e de partículas provenientes dos transportes rodoviários seriam significativamente reduzidas. Tal conduziria a um impacto positivo na saúde pública, proporcional à redução na poluição atmosférica, e resultaria em economias de custos compreendidas entre 370 milhões e 1,56 mil milhões de EUR relativos à poluição atmosférica e aos acidentes até 2030, expressos em valores atuais.

As opções 3b e 4 permitiriam gerar entre 62 mil e 152 mil novos postos de trabalho no caso de apenas 30 % das receitas de portagens adicionais serem reinvestidas na manutenção rodoviária. 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.

A opção 3 (a e b) aumentaria os custos do 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 (expedidores), ou poderia ser compensado através de reduções fiscais, tornadas possíveis pela alteração do capítulo II da diretiva relativa à aplicação de imposições aos veículos. Os preços no consumidor não aumentariam mais do que 0,1 %, em média, mesmo considerando que a totalidade dos custos é repercutida.

- **Adequação da regulamentação e simplificação**

Embora os custos regulamentares relacionados com a iniciativa aumentassem com a transição para as portagens baseadas na distância, tal como os custos de conformidade para numerosos intervenientes neste mercado, estes custos seriam compensados por receitas mais elevadas (para os Estados-Membros e para os cobradores das portagens), melhores infraestruturas rodoviárias e tempos de viagem mais fiáveis (para os utentes das estradas), impactos negativos no ambiente e na saúde mais reduzidos (cidadãos) e externalidades relacionadas a cargo da sociedade (contribuintes).

A dimensão REFIT da presente proposta advém da simplificação e da atualização dos requisitos aplicáveis à tarifação rodoviária, a fim de que estes se adequem à sua finalidade, ou seja:

- que substituam o sistema obsoleto de diferenciação de acordo com as classes Euro para os veículos pesados por uma modulação das taxas mais adequada de acordo com o CO_2;
- através da simplificação da aplicação de taxas de externalidades à poluição atmosférica e ao ruído (trata-se de um instrumento mais eficaz do que a modulação

por classe Euro), permitindo a utilização de valores de referência atualizados sem necessidade de qualquer cálculo;

- através da simplificação e atualização da aplicação de majorações e da facilitação da aplicação de taxas de congestionamento.

As simplificações envolvem principalmente as autoridades nacionais e não as empresas. Contudo, estas mudanças são acompanhadas de uma proposta em separado que foi referida anteriormente e onde se prevê a redução dos impostos de circulação, o que poderia tornar possível a diminuição do ónus colocado sobre os transportadores (PME). Os custos globais para os utentes da estrada, incluindo os cidadãos e as empresas, são suscetíveis de aumentar, ainda que apenas em certa medida.

Espera-se que a iniciativa venha a ter um pequeno impacto positivo na competitividade devido à tarifação diferenciada em função das emissões de CO_2, conduzindo a um acréscimo ligeiro na utilização de veículos de emissões zero ou de baixas emissões, o que promove a inovação. O acréscimo da adoção da tarifação do congestionamento seria benéfico para a competitividade das empresas, especialmente as que praticam a produção *just-in-time*.

- **Direitos fundamentais**

A proposta 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 CO_2 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 o novo quadro se tornar plenamente aplicável. Os efeitos das etapas intermédias poderiam ser avaliados mais cedo.

A proposta inclui requisitos específicos de comunicação aplicáveis aos Estados-Membros relativos às receitas provenientes da tarifação rodoviária e ao seu destino, assim como à qualidade das estradas com portagem.

- **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, que foi plenamente transposta por todos os Estados-Membros, não parece justificado ou proporcional exigir documentos explicativos.

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

O título é ajustado para refletir o alargamento do âmbito de aplicação.

Artigo 1.º – *Objeto e âmbito de aplicação*

O artigo é alterado a fim de incluir no âmbito de aplicação das regras em matéria de portagens e direitos de utilização outros veículos que não os veículos pesados de mercadorias. Tal é justificado pela necessidade de dar resposta a diversos problemas que não advêm, nem sequer principalmente, dos veículos pesados de mercadorias.

Artigo 2.º — *Definições*

São substituídas as definições seguintes:

- «Rede rodoviária transeuropeia»: A definição é atualizada a fim de estar em conformidade com a abordagem de corredor prevista nas Orientações TEN-T constantes do Regulamento (UE) n.º 1315/2013;
- «Portagem»; A definição é reformulada de forma a ter em conta a opção prevista no artigo 7.º-DA que prevê uma taxa de congestionamento;
- «Veículo»: A nova definição proposta abrange todos os «veículos pesados» e todos os «veículos ligeiros», ou seja, além dos veículos de mercadorias atualmente abrangidos, que se situam acima do limite de 3,5 toneladas, os veículos ligeiros de passageiros, miniautocarros e ligeiros comerciais, assim como autocarros urbanos e de turismo;
- «Veículo de [uma determinada categoria "EURO"] e «tipo de veículo»: A definição é reformulada de forma a incluir os autocarros urbanos e de turismo.

São aditadas as definições de «congestionamento», «taxa de congestionamento», «transportador», diferentes tipos de veículos, incluindo «veículos de emissões zero», assim como «sistema de cobrança de portagens substancialmente alterado», a fim de providenciar clareza jurídica no que diz respeito a termos específicos e para melhor precisar o alcance de determinadas disposições.

É suprimida a definição de «taxa média ponderada de externalidade», uma vez que a obrigatoriedade do seu cálculo é eliminada.

Artigo 7.º – *Portagens e direitos de utilização*

O n.º 1 é dividido em dois números, para se poder diferenciar entre as redes principalmente utilizadas pelo tráfego internacional (a rede rodoviária e as autoestradas transeuropeias) e demais estradas. Propõe-se que as disposições em matéria de não-discriminação, proporcionalidade das taxas e relativas à cobrança e ao pagamento das portagens e direitos de utilização também se apliquem a outras estradas.

A fim de progredir com a aplicação dos princípios do «poluidor-pagador» e do «utilizador-pagador», e para diminuir gradualmente as disparidades entre os diferentes sistemas de tarifação, são aditados os n.^{os} 6 e 7 a fim de eliminar gradualmente a utilização de direitos de utilização baseados no tempo decorrido (vinhetas), primeiro para veículos pesados de mercadorias e para autocarros urbanos e de turismo e depois, numa fase posterior, para os veículos ligeiros de passageiros e comerciais, nas redes utilizadas para o transporte internacional. As datas propostas proporcionam aos Estados-Membros o tempo suficiente para

adaptarem os respetivos sistemas de tarifação, sempre que tal for aplicável. O tratamento diferenciado dos veículos pesados e veículos ligeiros deve-se à diferença do seu impacto nas infraestruturas e ao nível inferior de maturidade da tarifação destes últimos.

Para garantir que é dado um tratamento equitativo aos transportadores, é aditado o n.º 9, a fim de eliminar a possibilidade de isentar os veículos pesados de mercadorias abaixo das 12 toneladas da tarifação rodoviária e de alargar o âmbito de aplicação de qualquer sistema de tarifação rodoviária aos autocarros urbanos e de turismo. Este último ponto justifica-se pelo impacto comparável dos autocarros urbanos e de turismo nas estradas.

Artigo 7.º-A – *Direitos de utilização: proporcionalidade e igualdade de tratamento*

O artigo 7.º-A define os limites superiores dos direitos de utilização e das relativas diferenças de preços entre as vinhetas anuais e subanuais. Neste contexto, propõem-se as seguintes alterações:

O n.º 1 é dividido em dois números, de forma a especificar que os requisitos existentes se aplicam aos veículos pesados de mercadorias e aos autocarros urbanos e de turismo.

O novo n.º 3 diz respeito aos veículos ligeiros de passageiros e especifica os limites superiores das relativas diferenças de preços entre as vinhetas anuais e subanuais, refletindo padrões de utilização relevantes, baseados nos dados disponíveis[9]. Define igualmente a data a partir da qual todos os sistemas de vinheta têm de ser adaptados. O n.º 4 trata da mesma questão, mas em relação aos miniautocarros e veículos ligeiros comerciais.

Artigo 7.º-C – *Taxas de externalidade*

Relativamente ao n.º 1, propõe-se a introdução dos valores de referência em vez de valores máximos (definidos no anexo III-B). É aditado o n.º 5, que requer a aplicação de taxas de externalidade, pelo menos, nas partes da rede com portagem em que a poluição atmosférica e o ruído gerado pelo tráfego de veículos pesados é mais significativo, por exemplo, devido à dimensão da população exposta.

Artigo 7.º-DA – *Taxas de congestionamento*

O novo artigo 7.º-DA permite a aplicação de taxas de congestionamento – a acrescentar às taxas de utilização da infraestrutura – com vista a resolver eficazmente o problema do congestionamento interurbano. A fim de prevenir a discriminação por parte dos utentes de qualquer categoria de veículo, este tipo de taxa de congestionamento deve ser aplicado a todas as categorias de veículos de forma proporcionada e equitativa. Os níveis máximos de imposição e os fatores de equivalência entre os veículos são especificados nos anexos V e VI.

Artigo 7.º-F – *Majorações*

Propõe-se alargar a possibilidade de aplicar majorações a outras zonas para além das regiões montanhosas, embora mantendo as outras condições pré-existentes para a sua aplicação (congestionamento regular ou dano ambiental importante e reinvestimento das receitas num

[9] Cf. a avaliação de impacto, assim como Booz & Co. (2012). *Study on Impacts of Application of the Vignette Systems to Private Vehicles (Estudo sobre o impacto da aplicação dos sistemas de vinheta aos veículos particulares).* http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2012-02-03-impacts-application-vignette-private-vehicles.pdf

projeto TEN-T). É suprimido o n.º 4, pois não adjuvou o financiamento de projetos prioritários, podendo impedir a aplicação da taxa de externalidade. Uma vez que as majorações e as taxas de congestionamento se destinam ambas a resolver o congestionamento, não devem ser cumulativas (n.º 5).

Artigo 7.º-G – *Diferenciação das taxas aplicáveis, nomeadamente, aos veículos pesados*

Propõe-se eliminar gradualmente a diferenciação de taxas de acordo com a classe de emissão EURO do veículo. É aditado um novo n.º 4, a fim de introduzir a diferenciação das taxas de acordo com as emissões de CO_2 para os veículos pesados, assim que possível logo que os dados necessários e certificados relativos às emissões de CO_2 se tornarem disponíveis. Quando estiver operacional, esta disposição incentivará a utilização de veículos pesados menos poluentes e mais eficientes.

Uma vez que se propõe regular separadamente a tarifação do congestionamento (novo artigo 7.º-DA, cf. *supra),*), também se propõe eliminar gradualmente a possibilidade, neutra do ponto de vista da receita, da diferenciação das taxas em função da hora do dia, tipo de dia ou estação do ano (cf. alteração no n.º 1, anteriormente n.º 3).

Artigo 7.º-GA – *Diferenciação das taxas aplicáveis aos veículos ligeiros*

O novo artigo 7.º-GA especifica as modalidades da diferenciação das portagens e dos direitos de utilização em função do desempenho ambiental dos veículos ligeiros de passageiros, miniautocarros e ligeiros comerciais. A diferenciação basear-se-á nas emissões, tanto de CO_2, como de poluentes atmosféricos, tal como especificado no anexo VII. Esta disposição deverá incentivar a utilização de veículos mais limpos e mais eficientes.

Artigo 7.º-H – *Notificações*

Propõe-se alterar o n.º 3 de forma a simplificar a informação prévia da Comissão no que respeita à taxa de externalidade pretendida, confinando as informações aos elementos de base. A fim de facilitar a introdução da taxa de externalidade, propõe-se a supressão do n.º 4 relativo à exigência de uma decisão prévia da Comissão.

Artigo 7.º-J – *Cobrança e pagamento das portagens e direitos de utilização*

Nos n.^{os} 3 e 4, propõe-se o aditamento de uma referência a taxas de congestionamento de forma a assegurar que todos os possíveis elementos tarifários são cobrados e pagos de forma coerente.

Artigo 7.º-K – *Compensações*

Propõe-se limitar a possibilidade de conceder compensações no caso em que as portagens são introduzidas (ao contrário dos direitos de utilização). Pretende-se, assim, eliminar o potencial existente de discriminação dos utentes não residentes.

Artigo 9.º – *Utilização das receitas*

O novo n.º 3 requer que as receitas provenientes da tarifação do congestionamento sejam utilizadas para resolver problemas de congestionamento, por exemplo apoiando soluções de transporte alternativas ou eliminando os estrangulamentos.

Artigo 10.º-A

Propõe-se uma alteração do n.º 1 a fim de atualizar a cláusula de revisão e estar em consonância com a simplificação do anexo III-B.

Artigo 11.º – *Relatórios*

O n.º 1 é alterado a fim de atualizar os requisitos de comunicação relativos às portagens, às respetivas receitas e à sua utilização, para incluir igualmente informações sobre a qualidade das estradas com portagem. É suprimida a atual alínea e) do n.º 2 e são aditadas novas alíneas e) a i), a fim de incluir informações sobre as receitas da tarifação do congestionamento, sobre as receitas totais provenientes da tarifação rodoviária e sobre a utilização dessas receitas; assim como uma avaliação da manutenção das estradas e do nível de congestionamento. É aditado um n.º 3, com o objetivo de especificar um conjunto mínimo de indicadores relacionados com a avaliação da qualidade das estradas com portagem. São aditados os n.os 4 e 5, a fim de permitir à Comissão definir indicadores harmonizados através de um ato de execução e apresentar um relatório sobre a aplicação desses indicadores por parte dos Estados-Membros.

Anexos

Na secção 3 do anexo 0, propõe-se suprimir as referências aos veículos «VEA» e aditar um quadro com limites de emissão EURO VI, de maneira a ter em conta o Regulamento (CE) n.º 595/2009.

No anexo III, as alterações propostas refletem a inclusão dos autocarros urbanos e de turismo no âmbito da diretiva.

Propõe-se limitar as secções 2, 3 e 4 do anexo III-A aos casos em que um Estado-Membro pretenda aplicar uma taxa de externalidade mais elevada do que os valores de referência especificados no anexo III-B. Determinadas disposições da secção 4.2 são atualizadas para ter em conta a recente legislação acerca do nível sonoro dos veículos a motor.

No anexo III-B, propõe-se a substituição da taxa média ponderada máxima de externalidade aplicada em função da poluição atmosférica e da poluição sonora por valores de referência para as taxas de externalidade, incluindo o custo tanto da poluição atmosférica como da poluição sonora gerada pelos veículos pesados de mercadorias (quadro 1) e autocarros (quadro 2). Os valores são calculados tendo em conta a atualização do manual sobre os custos externos dos transportes[10] Os valores podem ser multiplicados por dois, não só em zonas de montanha, mas também em redor dos aglomerados urbanos.

No anexo IV, propõe-se a inclusão de uma referência aos conjuntos de veículos de 7 e 8 ou 9 eixos.

O novo anexo V, ligado ao artigo 7.º-DA proposto (sobre a tarifação do congestionamento), estabelece os requisitos mínimos para a aplicação de uma taxa de congestionamento, incluindo no que diz respeito às partes da rede e aos períodos abrangidos. As estradas são classificadas como metropolitanas e não metropolitanas a fim de diferenciar entre zonas mais

[10] http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/sustainable/studies/doc/2014-handbook-external-costs-transport.pdf

ou menos densamente povoadas. A fim de assegurar uma tarifação equitativa e proporcionada, são definidos fatores de equivalência para diferentes categorias de veículos. A secção 2 prevê que o cálculo das taxas seja transparente e que os montantes por categoria de veículo e período respeitante a cada troço de estrada sejam publicados, tendo também de ser ajustados periodicamente de maneira a assegurar a eficácia do sistema.

O novo anexo VI, igualmente relacionado com artigo 7.º-DA, limita o montante da taxa de congestionamento por km com base nos custos marginais do congestionamento fornecidos pela atualização do manual de custos externos dos transportes.

O novo anexo VII está ligado ao artigo 7.º-GA proposto, relativo à diferenciação das portagens e direitos de utilização aplicáveis aos veículos ligeiros em conformidade com o desempenho ambiental e especifica as categorias de emissões para efeitos de tal diferenciação. É feita referência às emissões de CO_2 e de poluentes atmosféricos, tendo em conta as normas à escala da UE e os procedimentos de medição mais recentes e exatos.

2017/0114 (COD)

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera a Diretiva 1999/62/CE relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infraestruturas

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu[11],

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões[12],

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

1) Os progressos realizados rumo ao objetivo que a Comissão traçou no seu Livro Branco de 28 de março de 2011[13], nomeadamente a 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, têm sido lentos, persistindo incoerências na aplicação da tarifação das infraestruturas rodoviárias em toda a União.

2) Na sua Comunicação sobre uma Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica[14], a Comissão anunciou que iria propor a revisão da Diretiva relativa à aplicação de imposições aos camiões para permitir também a cobrança com base na diferenciação relativa ao dióxido de carbono, assim como o alargamento de alguns dos seus princípios aos autocarros urbanos e de turismo e, bem assim, aos veículos ligeiros de passageiros e comerciais.

3) Todos os veículos pesados têm um impacto significativo nas infraestruturas rodoviárias e contribuem para a poluição atmosférica, enquanto os veículos ligeiros constituem a fonte da maioria dos impactos ambientais e sociais negativos do transporte rodoviário relacionados com as emissões e o congestionamento. No interesse da igualdade de tratamento e da concorrência leal, deve assegurar-se que os veículos até aqui não abrangidos pelo quadro estabelecido na Diretiva 1999/62/CE do

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.

14 COM(2016) 501 final.

Parlamento Europeu e do Conselho[15] a respeito das portagens e direitos de utilização sejam incluídos no presente quadro. O âmbito de aplicação daquela diretiva deve, por conseguinte, ser alargado aos veículos pesados que não os destinados ao transporte de mercadorias e aos veículos ligeiros, incluindo os veículos ligeiros de passageiros.

4) Os direitos de utilização baseados no tempo de utilização, pela sua própria natureza, não refletem com exatidão os custos reais das infraestruturas e, por razões semelhantes, não são eficazes quando se trata de incentivar um sistema mais limpo e mais eficiente, ou a redução do congestionamento. Por conseguinte, devem ser gradualmente substituídos por taxas baseadas na distância, que são mais justas, mais eficientes e mais eficazes.

5) Por forma a garantir a aceitação pelos utilizadores dos futuros sistemas de tarifação rodoviária, os Estados-Membros devem ser autorizados a introduzir sistemas adequados para a cobrança de taxas como parte de um pacote mais vasto de serviços de mobilidade. Tais sistemas devem assegurar uma distribuição equitativa dos custos das infraestruturas e devem refletir o princípio do «poluidor-pagador». Quaisquer Estados-Membros que adotem tal sistema devem assegurar que o mesmo está em conformidade com as disposições da Diretiva 2004/52/CE do Parlamento Europeu e do Conselho[16].

6) Tal como a respeito dos veículos pesados, é importante garantir que quaisquer taxas baseadas no tempo de utilização aplicadas aos veículos ligeiros são proporcionadas, incluindo no caso de períodos de utilização inferiores a um ano. A este respeito, deve ter-se em conta o facto de os veículos ligeiros terem um padrão de utilização diferente do padrão de utilização dos veículos pesados. O cálculo de taxas proporcionadas baseadas no tempo de utilização poderia basear-se nos dados disponíveis sobre os padrões de viagem.

7) Nos termos da Diretiva 1999/62/CE, pode ser aplicada uma taxa de externalidade a um nível próximo do custo marginal social da utilização do veículo em questão. Este método provou ser o mais justo e mais eficiente para ter em conta os impactos negativos, para o ambiente e para a saúde, da poluição atmosférica e da poluição sonora advinda dos veículos pesados, e garantiria, por parte destes, uma contribuição justa para o preenchimento das normas de qualidade do ar na UE[17], assim como de quaisquer limites ou objetivos aplicáveis em matéria de ruído. A aplicação de tais taxas deve, pois, ser facilitada.

8) Para o efeito, a taxa média ponderada máxima de externalidade deve ser substituída por valores de referência facilmente aplicáveis e atualizados em função da inflação, dos progressos científicos alcançados na estimativa dos custos externos dos transportes rodoviários e da evolução da composição da frota.

9) A diferenciação das taxas de utilização da infraestrutura em função da classe de emissão EURO contribuiu para a utilização de veículos menos poluentes. Contudo,

---

15 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).

16 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 (Texto relevante para efeitos do EEE), *JO L 166 de 30.4.2004, p. 124-143.*

17 Diretiva 2008/50/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de maio de 2008, relativa à qualidade do ar ambiente e a um ar mais limpo na Europa, JO L 152 de 11.6.2008, p. 1-44.

com a renovação das frotas de veículos, espera-se que a diferenciação deste tipo de taxas na rede interurbana se venha a tornar obsoleta até final de 2020, devendo, portanto, ser gradualmente eliminada até essa data. A partir da mesma data, as taxas de externalidade deverão ser aplicadas de forma mais sistemática, como meio específico de recuperação dos custos externos em relação a situações em que estes são mais significativos.

10) A percentagem de emissões de CO_2 proveniente dos veículos pesados está a aumentar. A diferenciação das taxas de utilização da infraestrutura de acordo com essas emissões é capaz de contribuir para melhorias neste domínio e deve, por conseguinte, ser introduzida.

11) Os veículos ligeiros são responsáveis por dois terços dos impactos negativos dos transportes rodoviários no ambiente e na saúde. Por conseguinte, é importante incentivar a utilização dos veículos mais limpos e mais eficientes em termos de consumo de combustível através da diferenciação das portagens com base em fatores de conformidade definidos no Regulamento (UE) 2016/427 da Comissão[18], no Regulamento (UE) 2016/646 da Comissão[19] e no Regulamento (UE) 2017/xxx da Comissão[20].

12) A fim de promover a utilização dos veículos menos poluentes e mais eficientes, os Estados-Membros deveriam aplicar portagens e direitos de utilização significativamente reduzidas a esses veículos.

13) O congestionamento rodoviário, para o qual todos os veículos a motor contribuem em diferentes proporções, representa um custo de cerca de 1 % do PIB. Uma parte significativa deste custo pode ser atribuída ao congestionamento interurbano. Deveria, portanto, ser permitida uma taxa de congestionamento específica, sob condição de que fosse aplicada a todas as categorias de veículos. A fim de ser eficaz e proporcionada, a taxa deveria ser calculada com base nos custos marginais do congestionamento e ser diferenciada em função da localização, do tempo e da categoria de veículo. A fim de maximizar o efeito positivo das taxas de congestionamento, as receitas correspondentes deveriam ser atribuídas aos projetos que abordassem as causas do problema.

14) As taxas de congestionamento deveriam refletir os custos reais impostos por cada veículo diretamente aos utentes da estrada e indiretamente à sociedade em geral, de maneira proporcionada. De modo a evitar que entravem desproporcionadamente a livre circulação de pessoas e bens, devem limitar-se a montantes específicos que reflitam os custos marginais do congestionamento em condições próximas da capacidade, ou seja, sempre que o volume de tráfego se aproxima da capacidade da infraestrutura.

15) As taxas de utilização da infraestrutura aplicadas aos veículos pesados de mercadorias cuja diferenciação seja neutra do ponto de vista da receita, sendo um instrumento

---

18 Regulamento (UE) 2016/427 da Comissão, de 10 de março de 2016, que altera o Regulamento (CE) n.º 692/2008 no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 6) (*JO L 82 de 31.3.2016, p. 1-98*).

19 Regulamento (UE) 2016/646 da Comissão, de 20 de abril de 2016, que altera o Regulamento (CE) n.º 692/2008 no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 6) (*JO L 109 de 26.4.2016, p. 1-22*).

20

menos bom para efeitos da redução do congestionamento, devem ser eliminadas gradualmente.

16) As majorações aditadas à taxa de utilização da infraestrutura podem também constituir um contributo útil para resolver problemas relacionados com danos ambientais significativos ou de congestionamento causados pela utilização de certas estradas, não apenas em regiões montanhosas. A atual restrição das majorações a essas regiões deve, por conseguinte, ser suprimida. A fim de evitar a dupla tributação dos utilizadores, as majorações devem ser excluídas dos troços rodoviários em que é aplicada uma taxa de congestionamento.

17) No caso de um Estado-Membro introduzir um sistema de tarifação rodoviária, as compensações concedidas podem, consoante o caso, resultar na discriminação dos utentes não residentes. A possibilidade de conceder uma compensação em tal ocasião deve, portanto, ser limitada aos casos das portagens e deixar de estar disponível no caso dos direitos de utilização.

18) Para que seja possível explorar as potenciais sinergias entre os atuais sistemas de tarifação rodoviária, a fim de reduzir os custos de exploração, a Comissão deve ser plenamente envolvida na cooperação entre os Estados-Membros que tencionem introduzir sistemas de tarifação rodoviária comuns.

19) As taxas rodoviárias podem mobilizar recursos que contribuam para o financiamento da manutenção e desenvolvimento de uma infraestrutura de transporte de alta qualidade. Afigura-se, pois, adequado incentivar os Estados-Membros a utilizar as receitas provenientes das taxas rodoviárias em conformidade e, para tal, requerer que os mesmos comuniquem de forma apropriada qual a utilização dada a essas receitas. Tal deve, nomeadamente, ajudar a identificar possíveis lacunas de financiamento e contribuir para que o público aceite a tarifação rodoviária.

20) Atendendo a que o objetivo da presente diretiva constitui, nomeadamente, assegurar que os sistemas nacionais de tarifação aplicados aos veículos que não os pesados de mercadorias são aplicados num quadro coerente que garante a igualdade de tratamento em toda a União e que não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, sim, devido à importância da dimensão transnacional do transporte rodoviário, ser mais bem alcançado ao nível da União, esta pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade, consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar esse objetivo.

21) É necessário garantir que as taxas de externalidade continuam a refletir o custo da poluição atmosférica e da poluição sonora geradas pelos veículos comerciais pesados tão minuciosamente quanto seja possível sem tornar o regime de tarifação excessivamente complexo, a fim de incentivar a utilização de veículos mais eficientes em termos de consumo de combustível e para manter os incentivos eficazes e a diferenciação de taxas rodoviárias atualizada. Por conseguinte, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado à Comissão a fim de adaptar os valores de referência respeitantes à tributação dos custos externos ao progresso científico, definindo as modalidades da diferenciação das taxas de utilização da infraestrutura, neutra do ponto de vista das receitas, de acordo com as emissões de CO_2 dos veículos pesados, e adaptando as modalidades da diferenciação das taxas de utilização da infraestrutura pelos veículos ligeiros ao progresso técnico. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios,

nomeadamente a nível dos peritos, e que essas consultas sejam realizadas em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor», de 13 de abril de 2016[21]. Em especial e a fim de assegurar uma participação equitativa na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os seus peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratam da preparação dos atos delegados.

22) A fim de assegurar condições uniformes de execução da presente diretiva, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão. O procedimento consultivo deve ser utilizado para a adoção dos atos de execução que estabelecem um conjunto harmonizado de indicadores para a avaliação da qualidade das redes rodoviárias. Essas competências devem ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho[22].

23) A Diretiva 1999/62/CE deve, por conseguinte, ser alterada em conformidade,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

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

(1) O título passa a ter a seguinte redação:

«Diretiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 1999, relativa à aplicação de imposições aos veículos pela utilização das infraestruturas rodoviárias»;

(2) Os artigos 1.º e 2.º passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 1.º

1. A presente diretiva é aplicável:

a) Aos impostos sobre veículos, destinados aos veículos pesados de mercadorias;

b) Às portagens e aos direitos de utilização impostos aos veículos.

2. A presente diretiva não abrange os veículos que efetuem operações de transporte exclusivamente nos territórios não europeus dos Estados-Membros.

3. A presente diretiva não abrange os veículos matriculados nas ilhas Canárias, em Ceuta e Melilha, nos Açores ou na Madeira, e que efetuem transportes exclusivamente nesses territórios ou entre esses territórios e o território continental de Espanha ou de Portugal, respetivamente.

Artigo 2.º

Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

[21] JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

[22] Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

1) «Rede rodoviária transeuropeia», a infraestrutura de transporte rodoviário referida na secção 3 do capítulo II do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho*, ilustrada pelos mapas constantes do anexo I do referido regulamento;

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

a) Novas infraestruturas ou de novas melhorias introduzidas nas infraestruturas, incluindo reparações estruturais significativas;

b) Infraestruturas ou de melhorias introduzidas nas infraestruturas, incluindo reparações estruturais significativas, que tenham sido concluídas, no máximo, 30 anos antes de 10 de junho de 2008, no caso de em 10 de junho de 2008 se encontrar já em vigor um sistema de cobrança de portagens, ou, no máximo, 30 anos antes da instituição de quaisquer novos sistemas de cobrança de portagens introduzidos após 10 de junho de 2008;

c) Infraestruturas ou de melhorias introduzidas nas infraestruturas que tenham sido concluídas antes de 10 de junho de 2008, caso:

i) o Estado-Membro tenha instituído um sistema de cobrança prevendo a amortização desses custos através de um contrato com um operador do sistema de cobrança de portagens, ou outro ato jurídico de efeito equivalente, que entre em vigor antes de 10 de junho de 2008, ou

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

3) «Custos de financiamento», os juros sobre os empréstimos contraídos e a remuneração do financiamento da aquisição de participações por acionistas;

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

5) «Autoestrada», uma estrada especialmente concebida e construída para a circulação automóvel que não serve os terrenos adjacentes e que preenche os seguintes critérios:

a) Exceto em certos locais ou a título temporário, disponha, para os dois sentidos de circulação, de faixas de rodagem distintas separadas por uma faixa central não destinada à circulação ou, excecionalmente, por outro meio;

b) Não tenha cruzamentos ao mesmo nível com estradas, vias de caminho-de-ferro, trilhos de elétricos ou caminhos destinados à circulação de velocípedes ou peões;

c) Esteja especificamente sinalizada como autoestrada;

6) «Portagem», um determinado montante, a pagar por um veículo com base na distância percorrida numa dada infraestrutura e na categoria do veículo, cujo pagamento confere ao veículo o direito à utilização da infraestrutura, que inclui uma taxa de utilização da mesma e, consoante o caso, uma taxa de congestionamento e/ou uma taxa de externalidade;

7) «Taxa de utilização da infraestrutura», uma taxa destinada a recuperar os custos de construção, manutenção, exploração e desenvolvimento da infraestrutura suportados por um Estado-Membro;

8) «Taxa de externalidade», uma taxa cobrada a fim de recuperar os custos suportados por um Estado-Membro com a poluição atmosférica e/ou sonora originada pelo tráfego;

9) «Congestionamento», uma situação em que o volume de tráfego se aproxima ou ultrapassa a capacidade da infraestrutura;

10) «Taxa de congestionamento», uma taxa que incide sobre os veículos a fim de recuperar os custos de congestionamento incorridos num Estado-Membro e de o reduzir;

11) «Custo da poluição atmosférica originada pelo tráfego», o custo dos danos causados pela libertação de partículas e de precursores do ozono, como os óxidos de azoto e os compostos orgânicos voláteis, durante a condução de um veículo;

12) «Custo da poluição sonora originada pelo tráfego», o custo dos danos causados pelo ruído emitido por um veículo ou resultante da interação do veículo com a superfície da estrada;

13) «Taxa média ponderada de utilização da infraestrutura», a receita total da cobrança da taxa de utilização da infraestrutura num determinado período, dividida pelo número de quilómetros percorridos pelos veículos pesados, durante esse período, nos troços em que a taxa é aplicada;

14) «Direito de utilização», um determinado montante cujo pagamento confere o direito à utilização, por um veículo, das infraestruturas referidas no artigo 7.º, n.os 1 e 2, durante um dado período;

15) «Veículo», um veículo a motor, equipado com quatro ou mais rodas, ou um conjunto de veículos articulados utilizados no transporte rodoviário de passageiros ou de mercadorias;

16) «Veículo pesado», um veículo pesado de mercadorias ou um autocarro urbano ou de turismo;

17) «Veículo pesado de mercadorias», um veículo destinado ao transporte de mercadorias com uma massa máxima autorizada superior a 3,5 toneladas;

18) «Autocarro urbano ou de turismo», um veículo destinado ao transporte de mais de oito passageiros, além do condutor, com uma massa máxima autorizada superior a 3,5 toneladas;

19) «Veículo ligeiro», um veículo ligeiro de passageiros, um miniautocarro ou um veículo ligeiro comercial;

20) «Veículo ligeiro de passageiros», um veículo de quatro rodas destinado ao transporte de, no máximo, oito passageiros, além do condutor;

21) «Miniautocarro», um veículo destinado ao transporte de mais de oito passageiros, além do condutor, com uma massa máxima autorizada não superior a 3,5 toneladas;

22) «Veículo ligeiro comercial», um veículo destinado ao transporte de mercadorias com uma massa máxima autorizada não superior a 3,5 toneladas;

23) «Veículo de emissões zero», um veículo sem emissões de gases de escape;

24) «Transportador», uma empresa dedicada ao transporte rodoviário de mercadorias ou passageiros;

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

26) «Categoria de veículo», a categoria na qual um veículo pesado é classificado segundo o número de eixos, as dimensões ou o peso, ou qualquer outro fator 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;

27) «Contrato de concessão», um «contrato público» tal como definido no artigo 1.º da Diretiva 2014/24/UE do Parlamento Europeu e do Conselho**;

28) «Portagem concessionada», uma portagem cobrada por um concessionário ao abrigo de um contrato de concessão;

29) «Sistema de cobrança de portagens substancialmente alterado», um sistema de cobrança de portagens que tenha sido alterado de uma forma tal que os respetivos custos ou receitas sejam afetados em pelo menos 5 %, em comparação com o ano anterior, após correção em função da inflação medida com base nas alterações ocorridas no índice harmonizado de preços no consumidor à escala da União,e com exclusão da energia e dos alimentos não transformados, publicado pela Comissão (Eurostat).

Para efeitos do n.º 2:

a) De qualquer modo, a proporção dos custos de construção a ter em conta não deverá exceder a proporção do atual período de vida pré-definido dos componentes da infraestrutura ainda não amortizados em 10 de junho de 2008 ou à data em que é introduzido o novo sistema de cobrança de portagens, se esta for posterior;

b) Os custos das infraestruturas ou das melhorias introduzidas nas infraestruturas podem incluir as despesas específicas com infraestruturas que se destinem a reduzir os danos decorrentes do ruído ou a melhorar a segurança rodoviária e os pagamentos efetivamente executados pelo operador da infraestrutura que correspondam a elementos ambientais objetivos, como a proteção contra a contaminação do solo.

---

* 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 (JO L 348 de 20.12.2013, p.1).

** Diretiva 2014/24/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa aos contratos públicos e que revoga a Diretiva 2004/18/CE (JO L 94 de 28.3.2014, p. 65)»;

(3) O artigo 7.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 7.°

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 9.º, n.º 1-A, os Estados-Membros podem manter ou introduzir portagens e direitos de utilização na rede rodoviária transeuropeia ou em determinados troços dessa rede, bem como em qualquer outro troço da sua rede de autoestradas que não faça parte da rede rodoviária transeuropeia, nas condições estabelecidas nos n.os 3 a 9 do presente artigo e nos artigos 7.º-A a 7.º-K.

2. O n.º 1 não prejudica o direito de os Estados-Membros aplicarem, nos termos do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, portagens e direitos de utilização noutras infraestruturas, desde que a sua imposição nessas infraestruturas não discrimine negativamente o tráfego internacional nem dela resultem distorções de concorrência entre operadores. As portagens e os direitos de utilização impostos às infraestruturas que não as inseridas na rede rodoviária transeuropeia ou as autoestradas, devem preencher as condições estabelecidas nos n.os 3 e 4 do presente artigo e do artigo 7.º-J, n.os 1, 2 e 4.

3. Os Estados-Membros não podem aplicar simultaneamente portagens e direitos de utilização a uma dada categoria de veículos pela utilização de um mesmo troço rodoviário. No entanto, os Estados-Membros que apliquem direitos de utilização na sua rede rodoviária podem cobrar também portagens pela utilização de pontes, túneis e passagens de montanha.

4. As portagens e direitos de utilização devem ser aplicados sem discriminação, direta ou indireta, por razões associadas à nacionalidade do utente, do Estado-Membro ou do país terceiro de estabelecimento do transportador ou de registo do veículo, ou à origem ou destino da operação de transporte.

5. Os Estados-Membros podem prever reduções das portagens ou dos direitos de utilização, ou isenções da obrigação de pagamento de portagens ou de direitos de utilização, para os veículos comerciais pesados isentos da obrigação de instalar e utilizar um aparelho de controlo nos termos do Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho*, e nos casos abrangidos pelas condições previstas no artigo 6.º, n.º 2, alíneas a), b) e c), da presente diretiva.

6. Sem prejuízo do n.º 9, a partir de 1 de janeiro de 2018, os Estados-Membros não podem introduzir direitos de utilização para os veículos pesados. Os direitos de utilização introduzidos antes dessa data podem ser mantidos até 31 de dezembro de 2023.

7. A partir de [data de entrada em vigor da presente diretiva], os Estados-Membros não podem introduzir direitos de utilização aplicáveis aos veículos ligeiros. Os direitos de utilização introduzidos antes dessa data devem ser gradualmente eliminados até 31 de dezembro de 2027.

8. Até 31 de dezembro de 2019, no que respeita aos veículos pesados, os Estados-Membros podem optar por aplicar portagens ou direitos de utilização unicamente a veículos de peso máximo autorizado igual ou superior a 12 toneladas se considerarem que o seu alargamento a veículos com menos de 12 toneladas, nomeadamente:

a) Teria efeitos negativos importantes na fluidez do tráfego, no ambiente, nos níveis de ruído, no congestionamento, na saúde ou na segurança rodoviária devido ao desvio do tráfego;

b) Implicaria custos administrativos superiores a 30 % da receita adicional gerada por esse alargamento.

Os Estados-Membros que optem por aplicar portagens ou direitos de utilização unicamente a veículos de peso máximo autorizado igual ou superior a 12 toneladas devem informar a Comissão da sua decisão e da respetiva fundamentação.

9. A partir de 1 de janeiro de 2020, as portagens e os direitos de utilização aplicados aos veículos pesados devem aplicar-se a todos os veículos pesados.

10. As portagens e os direitos de utilização aplicados aos veículos pesados, por um lado, e aos veículos ligeiros, por outro, podem ser introduzidos ou mantidos independentemente uns dos outros.

_____

* Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários, que revoga o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 60 de 28.2.2014, p. 1).»;

(4) O artigo 7.º-A passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 7.º-A

1. Os direitos de utilização devem ser proporcionais ao tempo de utilização da infraestrutura.

2. Sendo aplicados direitos de utilização aos veículos pesados, a utilização da infraestrutura deve ser disponibilizada, pelo menos, nos seguintes períodos: um dia, uma semana, um mês e um ano. A taxa mensal não deve ser superior a 10 % da taxa anual, a taxa semanal não deve ser superior a 5 % da taxa anual e a taxa diária não deve ser superior a 2 % da taxa anual.

Os Estados-Membros só podem aplicar taxas anuais aos veículos neles registados.

Os Estados-Membros estabelecem direitos de utilização, incluindo custos administrativos, para todas as categorias de veículos pesados, a um nível não superior às taxas máximas previstas no anexo II.

3. Sendo aplicados direitos de utilização aos veículos ligeiros de passageiros, a utilização da infraestrutura deve ser disponibilizada, pelo menos, nos seguintes períodos: Dez dias, um ou dois meses, ou ambos, e um ano. A taxa bimensal não deve ser superior a 30 % da taxa anual, a taxa mensal não deve ser superior a 18 % da taxa anual e a taxa a dez dias não deve ser superior a 8 % da taxa anual.

Os Estados-Membros podem igualmente disponibilizar a utilização da infraestrutura noutros períodos. Em tais casos, os Estados-Membros devem aplicar taxas de acordo com o princípio da igualdade de tratamento entre os utentes, tendo em conta todos os fatores pertinentes, nomeadamente a taxa anual e as taxas aplicadas relativamente aos demais períodos referidos no n.º 1, os padrões de utilização existentes e os custos administrativos.

Relativamente a sistemas de direitos de utilização adotados antes de 31 de maio de 2017, os Estados-Membros podem manter taxas acima dos limites definidos no primeiro parágrafo que estivessem em vigor antes daquela data e taxas mais elevadas relativas a outros períodos de utilização, em conformidade com o princípio da igualdade de tratamento. Contudo, devem cumprir os limites definidos no primeiro parágrafo, bem como o disposto no segundo parágrafo, assim que entrarem em vigor sistemas de cobrança de portagens substancialmente alterados e, o mais tardar, a partir de 1 de janeiro de 2024.

4. Relativamente aos miniautocarros e aos ligeiros comerciais, os Estados-Membros devem cumprir o disposto quer no n.º 2, quer no n.º 3. Os Estados-Membros devem, contudo, definir direitos de utilização mais elevados para os miniautocarros e ligeiros comerciais do que para os veículos ligeiros de passageiros o mais tardar a partir de 1 de janeiro de 2024.»;

(5) O artigo 7.º-C passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 7.º-C

1. Os Estados-Membros podem manter ou introduzir uma taxa de externalidade, relativa ao custo da poluição atmosférica e/ou sonora originada pelo tráfego.

No caso dos veículos pesados, a taxa de externalidade deve variar e ser fixada de acordo com os requisitos mínimos e com os métodos especificados no anexo III-A, respeitando os valores máximos previstos no anexo III-B.

2. Os custos tidos em conta devem ter por referência a rede ou parte da rede em que as taxas de externalidade são cobradas e os veículos a elas sujeitos. Os Estados-Membros podem decidir recuperar só uma percentagem desses custos.

3. A taxa de externalidade relativa à poluição atmosférica originada pelo tráfego não se aplica aos veículos pesados que cumpram as normas de emissão EURO mais rigorosas.

O primeiro parágrafo deixa de ser aplicável quatro anos a contar da data em que as regras que introduziram essas normas começaram a ser aplicadas.

4. O montante da taxa de externalidade é fixado pelo Estado-Membro em causa. Se um Estado-Membro designar uma autoridade para esse efeito, essa autoridade deve ser jurídica e financeiramente independente da entidade encarregada de administrar ou cobrar a taxa ou parte dela.

5. A partir de 1 de janeiro de 2021, os Estados-Membros que cobram portagens devem aplicar uma taxa de externalidade aos veículos pesados, pelo menos relativamente à parte da rede referida no artigo 7.º, n.º 1, sempre que os danos ambientais gerados pelos veículos pesados são superiores à média dos danos ambientais gerados por veículos pesados definida em conformidade com os devidos requisitos de informação referidos no anexo III-A.»;

(6) É inserido o seguinte artigo 7.º-DA:

«Artigo 7.º-DA

1. Os Estados-Membros podem, em conformidade com os requisitos estabelecidos no anexo V, introduzir uma taxa de congestionamento em qualquer troço da sua rede rodoviária sujeito a congestionamento. A taxa de congestionamento só pode ser aplicada nos troços de estrada que são frequentemente congestionados e apenas durante os períodos em que se encontram normalmente congestionados.

2. Os Estados-Membros definem os troços de estrada e os períodos referidos no n.º 1 com base em critérios objetivos relacionados com o nível de exposição das estradas e suas imediações ao congestionamento, tais como atraso médio ou comprimento médio da fila de espera.

3. A taxa de congestionamento imposta a qualquer troço da rede rodoviária deve aplicar-se de forma não discriminatória a todas as categorias de veículos, em conformidade com os fatores de equivalência normalizados estabelecidos no anexo V.

4. A taxa de congestionamento deve refletir os custos impostos por um veículo aos outros utentes da estrada e, indiretamente, à sociedade, mas não deve exceder os níveis máximos previstos no anexo VI para cada tipo de estrada previsto.

5. Os Estados-Membros estabelecem os mecanismos adequados de acompanhamento do impacto das taxas de congestionamento e de revisão do respetivo nível. Este deve ser revisto regularmente, pelo menos de três em três anos, a fim de garantir que as taxas não sejam mais elevadas do que o custo do congestionamento que tem lugar no Estado-Membro e que é gerado naqueles troços rodoviários, sujeitos à taxa de congestionamento.»;

(7) Os artigos 7.º-F e 7.º-G passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 7.º-F

1. Depois de informada a Comissão, pode ser aplicada por um Estado-Membro uma majoração à taxa de utilização da infraestrutura cobrada em troços rodoviários específicos suscetíveis de congestionamento frequente, ou cuja utilização por veículos cause danos ambientais importantes, desde que:

a) As receitas geradas pela majoração sejam investidas no financiamento da construção da infraestrutura de transporte da rede principal identificada em conformidade com o capítulo III do Regulamento (UE) n.º 1315/2013, que contribuam diretamente para reduzir o congestionamento ou os danos ambientais e se localizem no mesmo corredor que o troço rodoviário a que é aplicada a majoração;

b) A majoração não exceda 15 % da taxa média ponderada de utilização da infraestrutura calculada nos termos do artigo 7.º-B, n.º 1, e do artigo 7.º-E, a não ser que as receitas geradas sejam investidas em troços transfronteiriços de corredores da rede principal, caso em que a majoração não pode exceder 25 %;

c) A aplicação da majoração não dê origem a que o tráfego comercial sofra um tratamento desigual em relação aos demais utentes da infraestrutura rodoviária;

d) Seja fornecida à Comissão, antes de aplicada a majoração, uma descrição do local exato em que esta vai ser aplicada e prova da decisão de financiar a construção dos corredores da rede principal referidos na alínea a);

e) O período em que a majoração é aplicável seja previamente definido e delimitado e seja coerente, em termos de receita prevista, com os planos financeiros e com a análise de custo/benefício dos projetos a cofinanciar com as receitas da majoração.

1-A. No caso de novos projetos transfronteiras, as majorações só podem ser aditadas se todos os Estados-Membros envolvidos no projeto estiverem de acordo.

2. A uma taxa de utilização diferenciada nos termos do artigo 7.º-G ou 7.º-GA pode ser aplicada uma majoração.

3. Após receber de um Estado-Membro que pretenda aplicar uma majoração a informação correspondente, a Comissão deve comunicá-la aos membros do Comité referido no artigo 9.º-C. Se a Comissão considerar que a majoração prevista não satisfaz as condições estabelecidas no n.º 1 ou terá efeitos adversos significativos no desenvolvimento económico das regiões periféricas, pode, por meio de atos de execução, rejeitar ou exigir a alteração dos

planos de aplicação de taxas apresentados por esse Estado-Membro. Os atos de execução correspondentes devem ser adotados pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 9.º-C, n.º 2.

4. O montante da majoração é deduzido do montante da taxa de externalidade calculada nos termos do artigo 7.º-C, exceto no caso dos veículos das classes de emissão EURO 0, I e II, a partir de 15 de outubro de 2011, III e IV, a partir de 1 de janeiro de 2015, V, a partir de 1 de janeiro de 2019 e VI, a partir de janeiro de 2023. Todas as receitas geradas pela aplicação simultânea da majoração e das taxas de externalidade devem ser investidas no financiamento da construção de corredores da rede principal enumerados no anexo I, parte I, do Regulamento (UE) n.º 1316/2013.

5. Uma majoração não pode ser aplicada a troços rodoviários em que é aplicada uma taxa de congestionamento.

Artigo 7.º-G

1. Até 31 de dezembro de 2021, a taxa de utilização da infraestrutura pode ser diferenciada a fim de reduzir o congestionamento, de minimizar a deterioração da infraestrutura, de otimizar a sua utilização ou de promover a segurança rodoviária, desde que:

a) A diferenciação seja transparente, publicada e aplicável em condições idênticas a todos os utentes;

b) A diferenciação seja aplicada consoante a hora do dia, o tipo de dia e a estação do ano;

c) Nenhuma taxa de utilização da infraestrutura exceda em mais de 175 % o nível máximo da taxa média ponderada de utilização da infraestrutura referido no artigo 7.º-B;

d) Os períodos de ponta durante os quais são cobradas as taxas mais elevadas de utilização da infraestrutura para efeitos de redução do congestionamento não excedam cinco horas por dia;

e) A diferenciação seja concebida e aplicada de maneira transparente e neutra do ponto de vista da receita, num troço rodoviário afetado por congestionamento, oferecendo taxas de portagem reduzidas aos transportadores que viajem fora dos períodos de ponta e taxas de portagem agravadas aos transportadores que viajem durante as horas de ponta no mesmo troço rodoviário.

O Estado-Membro que deseje introduzir tal diferenciação ou alterar uma diferenciação existente informa a Comissão dessa intenção e fornece-lhe as informações necessárias para assegurar que as condições sejam preenchidas;

2. Até 31 de dezembro de 2020, no que diz respeito aos veículos pesados, os Estados-Membros devem diferenciar a taxa de utilização da infraestrutura em função da classe de emissão EURO dos veículos, de tal modo que nenhuma taxa de utilização da infraestrutura exceda o dobro da taxa aplicada a veículos equivalentes que obedeçam às normas de emissão mais rigorosas. Os contratos de concessão existentes podem ser isentos deste requisito até que sejam renovados.

Todavia, os Estados-Membros podem estabelecer derrogações do requisito de diferenciação da taxa de utilização da infraestrutura se se aplicar qualquer uma destas condições:

i) Esse requisito prejudicar gravemente a coerência dos sistemas de portagem no seu território;

ii) Não for tecnicamente viável introduzir essa diferenciação no sistema de portagens em causa;

iii) Esse requisito levar ao desvio dos veículos mais poluentes, com impactos negativos na segurança rodoviária e na saúde pública;

iv) A portagem incluir uma taxa de externalidade.

As derrogações e isenções desta natureza devem ser notificadas à Comissão.

3. Se, em caso de controlo, o condutor ou, se for o caso, o transportador, não puderem apresentar os documentos necessários para comprovar a classe de emissão do veículo, para o efeito do n.º 2, o Estado-Membro pode cobrar portagens ao mais elevado nível aplicável.

4. No prazo de um ano após a publicação pela Comissão de dados oficiais relativos às emissões de CO_2 nos termos do Regulamento (UE) n.º.../... *****, a Comissão deve adotar um ato delegado, em conformidade com o artigo 9.º-E, a fim de definir os valores de referência das emissões de CO_2, juntamente com uma categorização adequada dos veículos pesados em causa.

No prazo de um ano após a entrada em vigor do ato delegado, os Estados-Membros diferenciam a taxa de utilização da infraestrutura tendo em conta os valores de referência das emissões de CO_2 e a categorização dos veículos pertinente. As taxas são diferenciadas de tal modo que nenhuma taxa de utilização da infraestrutura exceda em mais de 100 % a taxa aplicada a veículos equivalentes que registem as emissões de CO_2 mais baixas, mas não zero. Os veículos de emissões zero beneficiam de taxas de utilização da infraestrutura reduzidas em 75 % em comparação com a taxa mais elevada.

5. As diferenciações referidas nos n.os 1, 2 e 4 não podem destinar-se a gerar receitas de portagem adicionais. Qualquer acréscimo involuntário de receitas deve ser contrabalançado por alterações na estrutura de diferenciação, a aplicar no prazo de dois anos a contar do final do exercício financeiro em que as receitas adicionais tiverem sido geradas.

_____

***** Regulamento (UE).../... da Comissão de XXX que dá execução ao Regulamento (UE) n.º 595/2009 no que se refere à certificação das emissões de CO_2 e ao consumo de combustível de veículos pesados e altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L..., de..., p...).»;

(8) É inserido o seguinte artigo 7.º-GA:

«Artigo 7.º-GA

1. Até 31 de dezembro de 2021, os Estados-Membros podem aplicar aos veículos ligeiros a diferenciação das portagens e direitos de utilização em conformidade com o desempenho ambiental do veículo.

2. A partir de 1 de janeiro de 2022, os Estados-Membros devem aplicar a diferenciação das portagens e, no caso dos direitos de utilização, pelo menos os direitos anuais, consoante as emissões de CO_2 e de poluentes dos veículos, em conformidade com as regras estabelecidas no anexo VII.

3. Se, em caso de controlo, o condutor ou, se for o caso, o transportador, não puder apresentar os documentos necessários para comprovar os níveis de emissão do veículo (Certificado de Conformidade), nos termos do Regulamento (UE) .../...****** da Comissão,

os Estados-Membros podem aplicar portagens ou direitos de utilização anuais ao mais elevado nível aplicável.

4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 9.º-E a fim de alterar o anexo VII para adaptar as modalidade aí especificadas ao progresso técnico.

_____

****** Regulamento (UE) 2017/xxx da Comissão, de xxx, que complementa o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos, que altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão e o Regulamento (UE) n.º 1230/2012 da Comissão e revoga o Regulamento (CE) n.º 692/2008 (JO L xxx), e a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Diretiva-Quadro) (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).»;

(9) O artigo 7.º-H é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 1, a frase introdutória é substituída pela seguinte:

«Pelo menos seis meses antes de ser aplicado um novo sistema de portagem, ou um sistema substancialmente alterado, que incorpore uma taxa de utilização da infraestrutura, os Estados-Membros devem comunicar à Comissão:»;

b) O n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. Antes de ser aplicado um novo sistema de portagem, ou um sistema substancialmente alterado, que incorpore uma taxa de externalidade, os Estados-Membros devem prestar informações à Comissão sobre a rede em causa, as taxas previstas por categoria de veículo e classe de emissão.»;

c) É suprimido o n.º 4;

(10) O artigo 7.º-I é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 2, as alíneas b) e c) passam a ter a seguinte redação:

«b) Esses descontos ou reduções impliquem economias reais em termos de custos administrativos no tratamento dos utentes frequentes em comparação com o dos utentes ocasionais;

c) Esses descontos ou reduções não excedam 13 % da taxa de utilização da infraestrutura paga por veículos equivalentes não elegíveis para o desconto ou redução.»;

b) O nº 3 é alterado do seguinte modo:

«3. Sem prejuízo das condições estabelecidas no artigo 7.º-G, n.º 1, alínea b), e no n.º 5, as taxas das portagens, no caso de projetos específicos de elevado interesse europeu identificados no anexo I do Regulamento (UE) n.º 1315/2013, podem ser objeto de outras formas de diferenciação a fim de assegurar a viabilidade comercial desses projetos quando expostos à concorrência direta de outros modos de

transporte. A estrutura de tarifação daí resultante deve ser linear, proporcionada, publicada e aplicável em condições idênticas a todos os utentes, não implicando para outros utentes custos adicionais sob a forma de portagens mais elevadas.»;

(11) O artigo 7.º-J é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 1, o segundo período passa a ter a seguinte redação:

«Para o efeito, os Estados-Membros devem cooperar no estabelecimento de métodos que permitam aos utentes da infraestrutura efetuar o pagamento das portagens e dos direitos de utilização 24 horas por dia, pelo menos nos pontos de venda mais importantes, utilizando meios de pagamento correntes, dentro ou fora dos Estados-Membros onde forem aplicados.»;

b) O n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. Sempre que um Estado-Membro cobrar uma portagem a um veículo, o montante total da portagem, o montante do direito de utilização da infraestrutura, o montante da taxa de externalidade e o montante da taxa de congestionamento, se aplicáveis, devem ser indicados num recibo fornecido ao utente da infraestrutura, se possível através de meios eletrónicos.»;

c) No n.º 4, o primeiro período passa a ter a seguinte redação:

Se for economicamente viável, os Estados-Membros devem aplicar e cobrar as taxas de externalidade e as taxas de congestionamento por meio de sistemas eletrónicos que satisfaçam os requisitos estabelecidos no artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 2004/52/CE.»;

(12) O artigo 7.º-K passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 7.º-K

Sem prejuízo do disposto nos artigos 107.º e 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, a presente diretiva não prejudica o direito que assiste aos Estados-Membros que introduzam um sistema de portagens de preverem uma compensação adequada.»;

(13) No artigo 8.º, o n.º 2 é alterado do seguinte modo:

a) Na alínea a), a referência ao «n.º 7 do artigo 7.º» é substituída pela referência ao «artigo 7.º-A»;

b) Na alínea b), é inserida a menção «e n.º 2» após os termos «artigo 7.º, n.º 1»;

(14) O artigo 9.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 2, é suprimido o segundo parágrafo;

b) É aditado o seguinte n.º 3:

«3. As receitas provenientes das taxas de congestionamento, ou o equivalente em valor financeiro dessas receitas, devem ser utilizadas para resolver o problema do congestionamento, nomeadamente:

a) Através do apoio das infraestruturas e serviços de transportes coletivos;

b) Mediante a supressão dos estrangulamentos na rede transeuropeia de transportes;

c) Através do desenvolvimento de infraestruturas alternativas para os utentes dos transportes.»;

(15) Os artigos 9.º-D e 9.º-E passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 9.º-D

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 9.º-E para alterar o anexo 0, os montantes dos quadros 1 e 2 do anexo III-B e as fórmulas indicadas nas secções 4.1 e 4.2 do anexo III-A, de maneira a adaptá-los ao progresso científico e técnico.

Artigo 9.º-E

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 7.º-G, n.º 4, no artigo 7.º-GA, n.º 4, e no artigo 9.º-D é conferido à Comissão por um período indeterminado, a partir de [data de entrada em vigor da presente diretiva].

3. A delegação de poderes referida no artigo 7.º-G, n.º 4, no artigo 7.º-GA, n.º 4, e no artigo 9.º-D pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor» de 13 de abril de 2016.

5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

6. Os atos delegados adotados em aplicação do disposto nos artigos 7.º-G, n.º 4, 7.º-GA, n.º 4, e 9.º-D só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de dois meses a contar da notificação do ato a estas duas instituições ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objeções. O referido prazo pode ser prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.»;

(16) São suprimidos os artigos 9.º-F e 9.º-G.

(17) O artigo 10.º-A passa a ter a seguinte redação:

«1. Os montantes em euros previstos no anexo II e os montantes em cêntimos indicados nos quadros 1 e 2 do anexo III-B são adaptados de dois em dois anos, a fim de ter em conta as alterações ocorridas no índice harmonizado de preços no consumidor à escala da União, com exclusão da energia e dos alimentos não transformados, publicado pela Comissão (Eurostat).

A primeira adaptação tem lugar até 31 de março de [ano seguinte ao período de dois anos após a entrada em vigor da presente diretiva].

Esses montantes são adaptados automaticamente, mediante a majoração do montante de base em euros ou cêntimos pela variação percentual do referido índice. Os valores daí resultantes são arredondados para o número inteiro superior expresso em euros no caso do anexo II, para o número inteiro superior expresso em décimas de cêntimo no caso do anexo III-B.

2. A Comissão publica os montantes adaptados a que se refere o n.º 1 no *Jornal Oficial da União Europeia* até 31 de março do ano seguinte ao final de dois anos civis a que se refere o n.º 1. Esses montantes adaptados entram em vigor no primeiro dia do mês seguinte ao da publicação.».

(18) O artigo 11.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 11.º

1. Todos os anos, os Estados-Membros devem publicar, de forma agregada, um relatório sobre as portagens e os direitos de utilização cobrados no seu território, incluindo informações sobre a utilização das receitas e a qualidade das estradas a que são aplicadas portagens ou direitos de utilização, tal como especificado nos n.os 2 e 3.

2. O relatório, publicado nos termos do n.º 1, deve incluir informações sobre:

a) A taxa de externalidade cobrada por cada combinação de classe de veículo, tipo de estrada e período de utilização;

b) A diferenciação da taxa de utilização da infraestrutura consoante o tipo de veículo;

c) A taxa média ponderada de utilização da infraestrutura e a receita total gerada pela taxa de utilização da infraestrutura, especificando quaisquer eventuais desvios em relação aos custos reais de utilização da infraestrutura decorrentes da diferenciação da taxa de utilização da infraestrutura;

d) A receita total gerada pelas taxas de externalidade;

e) A receita total gerada pelas taxas de congestionamento;

f) A receita total gerada pelas portagens e/ou direitos de utilização;

g) Informações sobre a utilização dada às receitas geradas pela aplicação da presente diretiva e em que medida tal permitiu ao Estado-Membro cumprir os objetivos a que se refere o artigo 9.º, n.os 2 e 3;

h) Uma avaliação, baseada em critérios objetivos, do estado de manutenção das infraestruturas rodoviárias no território do Estado-Membro e respetiva evolução desde o último relatório;

i) Uma avaliação do nível de congestionamento da rede com portagem nas horas de ponta, com base em observações do tráfego em tempo real efetuadas sobre um número representativo de troços rodoviários congestionados da rede em causa e respetiva evolução desde o último relatório.

3. Para a avaliação da qualidade das partes da rede rodoviária a que são aplicadas portagens ou direitos de utilização, os Estados-Membros devem utilizar indicadores de desempenho essenciais. No mínimo, esses indicadores devem dizer respeito:

a) À qualidade da superfície da estrada;

b) À segurança rodoviária;

c) Ao nível de congestionamento.

4. No prazo de três anos após [a entrada em vigor da diretiva revista], a Comissão adota um ato de execução em conformidade com o procedimento consultivo referido no artigo 9.º-C, n.º 2, a fim de definir um conjunto harmonizado de indicadores.

5. No prazo de seis anos após [a entrada em vigor da diretiva revista], a Comissão publica um relatório sobre a aplicação dos Estados-Membros dos indicadores a que se refere o n.º 4.»;

18) Os anexos são alterados do seguinte modo:

a) Os anexos 0, III-A, III-B e IV são alterados nos termos do anexo da presente diretiva.

b) São aditados os anexos V, VI e VII, tal como estabelecido no 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 com deve ser feita essa 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 4.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente diretiva.

Feito em Bruxelas, em

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