

DIRECTIVA 1999/62/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**de 17 de Junho de 1999****relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infra-estruturas**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 1 do seu artigo 71.º e do seu artigo 93.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social ⁽²⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽³⁾,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽⁴⁾,

(1) Considerando que a eliminação das distorções de concorrência entre as empresas de transportes dos Estados-Membros impõe a harmonização dos sistemas de tributação e o estabelecimento de mecanismos equitativos de tributação das transportadoras pelos custos das infra-estruturas;

(2) Considerando que esses objectivos só podem ser atingidos por fases;

(3) Considerando que se alcançou já um certo grau de harmonização dos sistemas de tributação com a adopção da Directiva 92/81/CEE do Conselho, de 19 de Outubro de 1992, relativa à aproximação das estruturas do imposto especial sobre o consumo de óleos minerais ⁽⁵⁾, e da Directiva 92/82/CEE do Conselho, de 19 de Outubro de 1992, relativa à aproximação das taxas do imposto especial sobre o consumo de óleos minerais ⁽⁶⁾;

(4) Considerando que, no acórdão de 5 de Julho de 1995, proferido no processo C-21/94, Parlamento contra Conselho ⁽⁷⁾, o Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias anulou a Directiva 93/89/CEE do Conselho, de 25 de Outubro de 1993, relativa à aplicação, pelos Estados-Membros, dos impostos sobre certos veículos utilizados para o transporte rodoviário de mercadorias, bem como das portagens e direitos de utilização cobrados pela utilização de certas infra-estruturas ⁽⁸⁾, mantendo todavia os efeitos daquela directiva até à adopção de uma nova directiva pelo Conselho; que, por conseguinte, a Directiva 93/89/CEE será substituída pela presente directiva;

(5) Considerando que, nas circunstâncias actuais, é conveniente limitar a adaptação dos sistemas nacionais de tributação aos veículos de transporte de mercadorias de peso bruto máximo superior a um certo nível;

(6) Considerando que, para esse efeito, é conveniente fixar níveis mínimos para os impostos sobre veículos actualmente aplicados nos Estados-Membros ou susceptíveis de os substituir;

(7) Considerando que se deve promover a utilização de veículos menos agressivos para as infra-estruturas rodoviárias e menos poluentes, mediante uma maior diferenciação dos impostos ou outras formas de imposição, desde que tal diferenciação não prejudique o funcionamento do mercado interno;

(8) Considerando que é conveniente poder conceder a determinados Estados-Membros um período de derrogação dos valores mínimos para facilitar a adaptação aos níveis impostos pela presente directiva;

(9) Considerando que certos transportes nacionais locais com fraca incidência no mercado de transportes comunitário estão actualmente sujeitos a taxas reduzidas de imposto sobre os veículos; que, para assegurar uma transição harmoniosa, é conveniente autorizar os Estados-Membros a preverem derrogações temporárias no que se refere às taxas mínimas;

(10) Considerando que os Estados-Membros devem ser autorizados a aplicar taxas reduzidas ou isenções dos impostos sobre os veículos no caso dos veículos cuja utilização não seja susceptível de se repercutir no mercado de transportes comunitário;

(11) Considerando que, para atender a certas situações especiais, há que instituir um mecanismo através do qual os Estados-Membros possam ser autorizados a manter outras isenções ou reduções;

(12) Considerando que as distorções de concorrência existentes não podem ser suprimidas unicamente pela harmonização dos impostos ou dos impostos especiais sobre o consumo de combustíveis; que, no entanto, até que sejam introduzidas formas de imposição mais adequadas do ponto de vista técnico e económico, essas distorções podem ser atenuadas pela possibilidade de manter ou introduzir portagens e/ou direitos pela utilização de auto-estradas; que os Estados-Membros devem, para além disso, ser autorizados a cobrar taxas pela utilização de pontes, túneis e passagens de montanha;

⁽¹⁾ JO C 59 de 26.2.1997, p. 9.

⁽²⁾ JO C 206 de 7.7.1997, p. 17.

⁽³⁾ Parecer emitido em 3 de Junho de 1999 (ainda não publicado no Jornal Oficial).

⁽⁴⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 17 de Julho de 1997 (JO C 286 de 22.9.1997, p. 217), posição comum do Conselho de 18 de Janeiro de 1999 (JO C 58 de 1.3.1999, p. 1) e decisão do Parlamento Europeu de 7 de Maio de 1999 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽⁵⁾ JO L 316 de 31.10.1992, p. 12. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 94/74/CE (JO L 365 de 31.12.1994, p. 46).

⁽⁶⁾ JO L 316 de 31.10.1992, p. 19. Directiva alterada pela Directiva 94/74/CE.

⁽⁷⁾ Colectânea 1995, p. I-1827.

⁽⁸⁾ JO L 279 de 12.11.1993, p. 32.

- (13) Considerando que, atendendo às condições específicas em certos itinerários dos Alpes, pode ser adequado para um Estado-Membro excluir do regime de direitos de utilização um troço bem definido da sua rede de auto-estradas, a fim de permitir a aplicação de uma taxa em função da infra-estrutura em causa;
- (14) Considerando que é necessário que as portagens e os direitos de utilização não sejam discriminatórios, não impliquem formalidades excessivas e não criem obstáculos nas fronteiras internas; que, por conseguinte, é necessário tomar medidas adequadas para permitir o pagamento das portagens e direitos de utilização a qualquer momento e com diversos meios de pagamento;
- (15) Considerando que as taxas dos direitos de utilização devem ser fixadas em função da utilização da infra-estrutura em questão e ser diferenciadas em relação aos custos gerados pelos veículos rodoviários;
- (16) Considerando que devem ser temporariamente aplicadas taxas de direitos de utilização reduzidas aos veículos matriculados na Grécia, para ter em conta as dificuldades devidas à sua posição geopolítica;
- (17) Considerando que, a fim de garantir uma aplicação homogénea dos direitos de utilização e das portagens, convém fixar regras para a determinação das respectivas condições de aplicação, tais como as características das infra-estruturas a que são aplicáveis, os níveis máximos de certas taxas e outras condições gerais que terão que ser respeitadas; que o valor médio ponderado das portagens deverá estar relacionado com os custos de construção, exploração e desenvolvimento da rede de infra-estruturas em questão;
- (18) Considerando que é conveniente prever que os Estados-Membros possam consignar, uma percentagem do montante dos direitos de utilização ou das portagens à protecção do ambiente e ao desenvolvimento equilibrado das redes de transporte, desde que esse montante seja calculado nos termos da presente directiva;
- (19) Considerando que os montantes previstos na presente directiva, expressos nas moedas nacionais dos Estados-Membros que adoptem o euro serão fixados em 1 de Janeiro de 1999 quando for definido o valor do euro, nos termos do Regulamento (CE) n.º 2866/98, de 31 de Dezembro de 1998, relativo às taxas de conversão entre o euro e as moedas dos Estados-Membros que adoptem o euro⁽¹⁾; que é conveniente que os Estados-Membros que não adoptem o euro revejam anualmente os montantes previstos na presente directiva, expressos em moedas nacionais e os ajustem, quando necessário para ter em conta as flutuações das taxas de câmbio; que os ajustamentos anuais das moedas nacionais não podem ser obrigatórios se a variação resultante da aplicação das novas taxas de câmbio for inferior a um determinado nível percentual;

- (20) Considerando que deve ser aplicado o princípio da territorialidade; que dois ou mais Estados-Membros podem cooperar tendo em vista a introdução de um sistema comum de direitos de utilização, sob reserva da observância de certas condições suplementares;
- (21) Considerando que, em aplicação do princípio da proporcionalidade, a presente directiva se limita ao mínimo necessário para alcançar os objectivos prosseguidos, de acordo com o disposto no terceiro parágrafo do artigo 5.º do Tratado;
- (22) Considerando que deve ser estabelecido um calendário estrito para a revisão das disposições da presente directiva e, se necessário, para a respectiva adaptação com vista ao desenvolvimento de um sistema de tributação mais territorial,

APROVARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

A presente directiva é aplicável aos impostos sobre veículos, às portagens e aos direitos de utilização aplicados aos veículos definidos no artigo 2.º

A presente directiva não abrange os veículos que efectuem operações de transporte exclusivamente nos territórios não europeus dos Estados-Membros.

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

Artigo 2.º

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

- a) «Auto-estrada», uma estrada especialmente concebida e construída para a circulação automóvel, que não sirva os terrenos adjacentes e que:
- i) excepto 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, excepcionalmente, por outro meio,
 - ii) não tenha cruzamentos, ao mesmo nível, com estradas, vias de caminho-de-ferro, vias de eléctricos ou caminhos destinados à circulação de peões,
 - iii) esteja especificamente sinalizada como sendo uma auto-estrada;
- b) «Portagem», o pagamento de um determinado montante pela realização, por um veículo, de um percurso entre dois pontos de uma das infra-estruturas referidas no n.º 2 do artigo 7.º; esse montante deve ter por base a distância percorrida e a categoria do veículo;

⁽¹⁾ JO L 359 de 31.12.1998, p. 1.

- c) «Direito de utilização», o pagamento de um determinado montante que confere o direito à utilização, por um veículo, das infra-estruturas referidas no n.º 2 do artigo 7.º durante um dado período de tempo;
- d) «Veículo», um veículo a motor ou um conjunto de veículos acoplados, exclusivamente destinados ao transporte rodoviário de mercadorias e com um peso bruto máximo autorizado igual ou superior a 12 toneladas;
- e) «Veículo EURO I», um veículo com as características definidas na linha A do quadro que figura no ponto 8.3.1.1. do anexo I da Directiva 88/77/CEE do Conselho, de 3 de Dezembro de 1987, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às medidas a tomar contra a emissão de gases e partículas poluentes pelos motores diesel utilizados em veículos ⁽¹⁾;
- f) «Veículo EURO II», um veículo com as características definidas na linha B do quadro que figura no ponto 8.3.1.1. do anexo I da Directiva 88/77/CEE.

CAPÍTULO II

Impostos sobre veículos

Artigo 3.º

1. Os impostos sobre veículos a que se refere o artigo 1.º são os seguintes:

— *Bélgica:*

taxe de circulation sur les véhicules automobiles/verkeersbelasting op de autovoertuigen,

— *Dinamarca:*

vaegtafgift af motorkræfter m.v.,

— *Alemanha:*

Kraftfahrzeugsteuer,

— *Grécia:*

Τέλη κυκλοφορίας

— *Espanha:*

a) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica,

b) impuesto sobre actividades económicas (apenas no que diz respeito aos montantes cobrados sobre veículos automóveis),

— *França:*

a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers

b) taxe différentielle sur les véhicules à moteur,

— *Irlanda:*

vehicle excise duty,

— *Itália:*

a) tassa automobilistica

b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica,

— *Luxemburgo:*

taxe sur les véhicules automoteurs,

— *Países Baixos:*

motorrijtuigenbelasting,

— *Áustria:*

Kraftfahrzeugsteuer,

— *Portugal:*

a) imposto de camionagem,

b) imposto de circulação,

— *Finlândia:*

varsinainen ajoneuvovero/egentlig fordonsskatt,

— *Suécia:*

fordonsskatt,

— *Reino Unido:*

a) vehicle excise duty,

b) motor vehicles licence.

2. Os Estados-Membros que substituírem um dos impostos referidos no n.º 1 por outro da mesma natureza devem informar desse facto a Comissão, que procederá às adaptações necessárias.

Artigo 4.º

Os mecanismos de liquidação e cobrança dos impostos mencionados no artigo 3.º serão determinados pelos Estados-Membros.

Artigo 5.º

No que se refere aos veículos registados nos Estados-Membros, os impostos referidos no artigo 3.º serão cobrados exclusivamente pelo Estado-Membro de registo.

Artigo 6.º

1. Qualquer que seja a estrutura dos impostos a que se refere o artigo 3.º, os Estados-Membros estabelecerão as respectivas taxas de forma a que, para cada categoria ou subcategoria de veículos descrita no anexo I, as taxas dos impostos não sejam inferiores às taxas mínimas fixadas no referido anexo.

Até dois anos após a entrada em vigor da presente directiva, a Espanha, a Grécia, a Itália e Portugal serão autorizados a aplicar taxas mais baixas, mas não inferiores a 65 % dos mínimos estabelecidos no anexo I.

2. Os Estados-Membros podem aplicar taxas reduzidas ou isenções:

a) Aos veículos da defesa nacional, da protecção civil, dos serviços de combate a incêndios e outros serviços de urgência, bem como das forças da ordem, e aos veículos de manutenção das estradas;

⁽¹⁾ JO L 36 de 9.2.1988, p. 33. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 96/1/CE (JO L 40 de 17.2.1996, p. 1).

b) Aos veículos que só ocasionalmente circulem na via pública do Estado-Membro de registo e que sejam utilizados por pessoas singulares ou colectivas cuja actividade principal não seja o transporte de mercadorias, desde que os transportes efectuados por esses veículos não provoquem distorções de concorrência, e sob reserva de acordo da Comissão.

3. a) O Conselho, deliberando por unanimidade sob proposta da Comissão, pode autorizar um Estado-Membro a manter isenções ou reduções suplementares dos impostos sobre veículos por razões de políticas específicas de carácter socioeconómico ou ligadas às infra-estruturas do Estado em questão. Essas isenções ou reduções só podem dizer respeito aos veículos registados nesse Estado-Membro que efectuem transportes exclusivamente no interior de uma parte bem delimitada do seu território.

b) Os Estados-Membros que desejarem manter essas isenções ou reduções informarão desse facto a Comissão e comunicar-lhe-ão igualmente todas as informações necessárias. A Comissão informará, no prazo de um mês, os outros Estados-Membros das isenções ou reduções propostas.

Considera-se que o Conselho autorizou a manutenção de uma isenção ou redução proposta se, no prazo de dois meses sobre a data em que os outros Estados-Membros tiverem sido informados nos termos do primeiro parágrafo, a Comissão ou qualquer Estado-Membro não tiverem solicitado ao Conselho o exame desta questão.

4. Sem prejuízo no segundo parágrafo do n.º 1 e nos n.ºs 2 e 3 do presente artigo, bem como no artigo 6.º da Directiva 92/106/CEE do Conselho, de 7 de Dezembro de 1992, relativa ao estabelecimento de regras comuns para certos transportes combinados de mercadorias entre Estados-Membros⁽¹⁾, os Estados-Membros não podem conceder isenções ou reduções dos impostos referidos no artigo 3.º que tenham por efeito reduzir o montante do imposto devido para um nível inferior às taxas mínimas previstas no n.º 1 do presente artigo.

CAPÍTULO III

Portagens e direitos de utilização

Artigo 7.º

1. Os Estados-Membros podem manter ou introduzir portagens e/ou direitos de utilização, nas condições previstas nos n.ºs 2 a 10.

2. a) Só podem ser cobradas portagens e direitos de utilização pela utilização de auto-estradas ou outras estradas com várias vias de características análogas às auto-estradas, pontes, túneis e passagens de montanha.

Todavia, num Estado-Membro que não possua uma rede geral de auto-estradas ou de estradas de dupla faixa de rodagem de características análogas, podem ser cobradas

portagens ou direitos de utilização em relação às categorias de estradas mais elevadas do ponto de vista técnico.

b) Após consulta à Comissão e nos termos da decisão do Conselho, de 21 de Março de 1962, que institui um processo de exame e consulta prévios para determinadas disposições legislativas, regulamentares ou administrativas previstas pelos Estados-Membros no domínio dos transportes⁽²⁾,

i) podem igualmente ser cobrados portagens e direitos de utilização noutras partes da rede rodoviária principal, nomeadamente

— quando tal se justifique por razões de segurança,

— nos Estados-Membros que não disponham, na maior parte do seu território, de uma rede coerente de auto-estradas ou estradas de dupla faixa de rodagem de características análogas, nessa parte do país, mas apenas nas estradas utilizadas para o tráfego inter-regional e internacional de veículos pesados de mercadorias, desde que o tráfego e a densidade populacional não justifiquem, do ponto de vista económico, a construção de auto-estradas ou de estradas de dupla faixa de rodagem de características análogas,

ii) pode ser criado pelos Estados-Membros interessados um regime especial para as zonas fronteiriças,

iii) a Áustria pode isentar dos direitos de utilização por si aplicados o troço de auto-estrada entre Kufstein e Brenner.

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

4. As portagens e direitos de utilização serão aplicados sem discriminações, directas ou indirectas, por motivo da nacionalidade do transportador ou da origem ou destino do veículo.

5. As portagens e direitos de utilização serão aplicados e cobrados e o seu pagamento será controlado de forma a perturbar o menos possível a fluidez do tráfego e a evitar todo e qualquer controlo ou verificação obrigatórios nas fronteiras internas da Comunidade. Para o efeito, os Estados-Membros cooperarão entre si a fim de criarem condições que permitam aos transportadores efectuar o pagamento dos direitos de utilização durante 24 horas por dia, pelo menos nos pontos de venda mais importantes, utilizando todos os meios de pagamento correntes, no interior ou fora dos Estados-Membros onde são aplicados. Os Estados-Membros devem dotar de instalações adequadas os pontos de pagamento de portagens e direitos de utilização, de modo a manter as condições normais de segurança rodoviária.

6. Um Estado-Membro pode prever que os veículos nele registados sejam sujeitos a direitos de utilização pelo uso de toda a sua rede rodoviária.

⁽¹⁾ JO L 368 de 17.12.1992, p. 38.

⁽²⁾ JO L 23 de 3.4.1962, p. 720/62. Decisão com a última redacção que lhe foi dada pela Decisão 73/402/CEE (JO L 347 de 17.12.1973, p. 48).

7. Os direitos de utilização, incluindo as despesas administrativas, para todas as categorias de veículos serão fixados pelo Estado-Membro interessado a um nível não superior às taxas máximas referidas no anexo II.

Essas taxas máximas serão revistas em 1 de Julho de 2002 e, em seguida, de dois em dois anos. A Comissão proporá as adaptações que se revelarem necessárias e o Parlamento Europeu e o Conselho deliberarão sobre elas nas condições previstas no Tratado.

Os Estados-Membros que cobrarem direitos de utilização devem aplicar, até dois anos após a entrada em vigor da presente directiva, uma redução de 50 % nas taxas dos referidos direitos para os veículos registados na Grécia, devido à situação geopolítica deste país. A Comissão pode decidir autorizar a prorrogação anual desta redução por esses Estados-Membros.

8. As taxas dos direitos de utilização serão proporcionais ao tempo de utilização das infra-estruturas em questão.

Um Estado-Membro pode aplicar apenas taxas anuais aos veículos nele registados.

9. O valor médio ponderado das portagens deve estar relacionado com os custos de construção, exploração e desenvolvimento da rede de infra-estruturas em causa.

10. Sem prejuízo do disposto no n.º 9 relativamente ao valor médio ponderado das portagens, os Estados-Membros podem fazer variar as taxas das portagens de acordo com:

- a) As classes de emissão dos veículos, desde que não sejam aplicadas portagens de valor superior em mais de 50 % ao das portagens cobradas para veículos equivalentes que satisfaçam as normas de emissão mais rigorosas;
- b) A hora do dia, desde que não sejam aplicadas portagens de valor superior em mais de 100 % ao das portagens cobradas durante o período mais barato do dia.

As variações do valor das portagens consoante as classes de emissão dos veículos ou a hora do dia devem ser adequadas ao objectivo prosseguido.

Artigo 8.º

1. Dois ou mais Estados-Membros podem cooperar na criação de um sistema comum de direitos de utilização aplicável ao conjunto dos seus territórios. Nesse caso, esses Estados-Membros associarão estreitamente a Comissão a essa cooperação, bem como ao posterior funcionamento e à eventual modificação do sistema.

2. Para além das condições previstas no artigo 7.º, o sistema comum fica sujeito às seguintes disposições:

- a) As taxas do direito de utilização comum serão fixadas pelos Estados-Membros participantes a níveis não superiores às taxas máximas previstas no n.º 7 do artigo 7.º;
- b) O pagamento do direito de utilização comum dará acesso à rede definida pelos Estados-Membros participantes nos termos do n.º 2 do artigo 7.º;

- c) Podem aderir ao sistema comum outros Estados-Membros;
- d) Os Estados-Membros participantes estabelecerão um sistema de repartição por forma a que cada um receba uma parte equitativa das receitas provenientes do direito de utilização.

CAPÍTULO IV

Disposições finais

Artigo 9.º

1. A presente directiva não obsta à aplicação pelos Estados-Membros de:

- a) Impostos ou direitos específicos:
 - cobrados por ocasião do registo do veículo, ou
 - aplicáveis a veículos ou cargas de pesos ou dimensões excepcionais;
- b) Taxas de estacionamento e taxas específicas aplicáveis ao tráfego urbano.
- c) Direitos reguladores destinados especificamente a combater o congestionamento rodoviário relacionado com determinado local ou hora do dia.

2. A presente directiva não obsta a que os Estados-Membros consignem, à protecção do ambiente e ao desenvolvimento equilibrado das redes de transportes, uma percentagem do montante dos direitos de utilização ou das portagens, desde que esse montante seja calculado de acordo com os n.ºs 7 e 9 do artigo 7.º

Artigo 10.º

1. Para efeitos da presente directiva, as taxas de câmbio entre o euro e as moedas nacionais dos Estados-Membros que não tenham adoptado o euro serão as que se encontrarem em vigor no primeiro dia útil de Outubro e publicadas no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* e que produzirão efeitos a partir de 1 de Janeiro do ano civil seguinte.

2. Os Estados-Membros que não tenham adoptado o euro podem manter os valores em vigor à data do ajustamento anual previsto no n.º 1, se a conversão dos valores expressos em euros resultar uma alteração inferior a 5 % expressa nas moedas nacionais.

Artigo 11.º

1. Nas datas referidas no segundo parágrafo do n.º 7 do artigo 7.º, a Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação da presente directiva, tendo em conta o desenvolvimento tecnológico e a evolução do congestionamento do tráfego.

2. A fim de permitir à Comissão elaborar os relatórios acima referidos, os Estados-Membros enviar-lhe-ão as informações necessárias, o mais tardar, seis meses antes das datas acima mencionadas.

3. Os Estados-Membros que introduzam sistemas electrónicos de cobrança de portagens e/ou direitos de utilização colaborarão entre si para assegurar um nível adequado de compatibilidade desses sistemas.

Artigo 12.º

1. Os Estados-Membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 1 de Julho de 2000. Do facto informarão imediatamente a Comissão.

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

2. Os Estados-Membros comunicarão à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adoptarem nas matérias reguladas pela presente directiva. A Comissão informará os restantes Estados-Membros.

Artigo 13.º

A presente directiva entra em vigor no dia da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

Artigo 14.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito no Luxemburgo, em 17 de Junho de 1999.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

J. M. GIL-ROBLES

Pelo Conselho

O Presidente

F. MÜNTEFERING

ANEXO I

TAXAS MÍNIMAS DOS IMPOSTOS SOBRE VEÍCULOS

VEÍCULOS A MOTOR

Número de eixos e peso bruto máximo autorizado (em toneladas)		Taxa mínima do imposto (em euros/ano)	
Igual ou superior a	Inferior a	Suspensão pneumática ou considerada equivalente ⁽¹⁾ do(s) eixo(s) motor(es)	Outros sistemas de suspensão do(s) eixo(s) motor(es)
2 eixos			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
3 eixos			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
4 eixos			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537

⁽¹⁾ Suspensão considerada equivalente segundo a definição do anexo III da Directiva 96/53/CE do Conselho, de 25 de Julho de 1996, que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade (JO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

CONJUNTOS DE VEÍCULOS (VEÍCULOS ARTICULADOS E CONJUNTOS VEÍCULO-REBOQUE)

Número de eixos e peso bruto máximo autorizado (em toneladas)		Taxa mínima do imposto (em euros/ano)	
Igual ou superior a	Inferior a	Suspensão pneumática ou considerada equivalente ⁽¹⁾ do(s) eixo(s) motor(es)	Outros sistemas de suspensão do(s) eixo(s) motor(es)
2 + 1 eixos			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97
23	25	97	175
25	28	175	307

Número de eixos e peso bruto máximo autorizado (em toneladas)		Taxa mínima do imposto (em euros/ano)	
Igual ou superior a	Inferior a	Suspensão pneumática ou considerada equivalente ⁽¹⁾ do(s) eixo(s) motor(es)	Outros sistemas de suspensão do(s) eixo(s) motor(es)
2 + 2 eixos			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33	36	465	706
36	38	465	706
2 + 3 eixos			
36	38	370	515
38	40	515	700
3 + 2 eixos			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
3 + 3 eixos			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

⁽¹⁾ Suspensão considerada equivalente segundo a definição do anexo III da Directiva 96/53/CE do Conselho, de 25 de Julho de 1996, que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade (Jo L 235 de 17.9.1996, p. 59).

ANEXO II

MONTANTES MÁXIMOS EM EUROS DOS DIREITOS DE UTILIZAÇÃO, INCLUINDO CUSTOS ADMINISTRATIVOS, REFERIDOS NO N.º 7 DO ARTIGO 7.º**Anuais**

	<i>máximo 3 eixos</i>	<i>mínimo 4 eixos</i>
NÃO EURO	960	1 550
EURO I	850	1 400
EURO II e mais limpo	750	1 250

Mensais semanais

As taxas máximas mensais e semanais são proporcionais à duração da utilização feita da infra-estrutura.

Diários

O direito de utilização diário é igual para todas as categorias de veículos e o seu montante é de 8 euros.
