

DIRECTIVA 2006/38/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**de 17 de Maio de 2006****que altera a Directiva 1999/62/CE 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, nomeadamente o n.º 1 do artigo 71.º,

Tendo em conta a Directiva 1999/62/CE ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 7.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

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

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

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

Considerando o seguinte:

- (1) A eliminação das distorções da concorrência entre as empresas de transportes dos Estados-Membros, o bom funcionamento do mercado interno e a melhoria da competitividade dependem da criação de mecanismos equitativos de imputação dos custos de utilização das infra-estruturas aos transportadores. Já se atingiu um certo nível de harmonização com a Directiva 1999/62/CE.
- (2) É indispensável um sistema de tarifação mais equitativo na utilização da infra-estrutura rodoviária, baseado no princípio do «utilizador-pagador» e na capacidade de aplicar o princípio do «poluidor-pagador», por exemplo através da variação de portagens para ter em conta o desempenho ambiental dos veículos, a fim de encorajar transportes sustentáveis na Comunidade. O objectivo de optimização da rede rodoviária existente e de uma sensível redução dos seus efeitos negativos deverá ser atingido de modo a evitar a dupla tributação e sem encargos suplementares para os operadores, no interesse de um sólido crescimento económico e de um bom funcionamento do mercado interno, incluindo as regiões periféricas.
- (3) No Livro Branco intitulado «Política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções», a Comissão anunciou a sua intenção de propor uma directiva sobre a tarifação da utilização das infra-estruturas

rodoviárias. Em 12 de Fevereiro de 2003, aquando da aprovação da sua resolução ⁽⁵⁾ sobre as conclusões do Livro Branco, o Parlamento Europeu confirmou a necessidade de tarifar o uso das infra-estruturas. Após o Conselho Europeu de Gotemburgo de 15 e 16 de Junho de 2001, que dedicou especial atenção ao tema dos transportes sustentáveis, também o Conselho Europeu de Copenhaga de 12 e 13 de Dezembro de 2002 e o Conselho Europeu de Bruxelas de 20 e 21 de Março de 2003 acolheram favoravelmente o propósito da Comissão de apresentar uma nova directiva «Eurovinnheta».

- (4) O Conselho Europeu declarou, no n.º 29 das conclusões da Presidência, na reunião de Gotemburgo, que uma política sustentável de transportes deve procurar uma solução para os níveis crescentes de tráfego, congestionamento, ruído e poluição e incentivar o uso de meios de transporte que respeitem o ambiente, bem como a internalização plena dos custos sociais e ambientais.
- (5) Para a determinação do preço das portagens, a Directiva 1999/62/CE toma em consideração os custos de construção, exploração, manutenção e desenvolvimento das infra-estruturas. É necessário prever uma disposição especial para garantir clareza em matéria de custos de construção susceptíveis de serem tomados em conta.
- (6) As operações de transporte rodoviário internacional concentram-se na rede transeuropeia de transportes rodoviários. Além disso, o bom funcionamento do mercado interno é essencial para o transporte comercial. Nestas circunstâncias, o quadro comunitário deverá abranger o transporte comercial na rede rodoviária transeuropeia, tal como previsto na Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho de 1996, sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes ⁽⁶⁾. Em conformidade com o princípio da subsidiariedade, os Estados-Membros deverão poder aplicar portagens e/ou direitos de utilização em estradas não incluídas na rede rodoviária transeuropeia, de acordo com o Tratado. Se os Estados-Membros optarem por manter ou introduzir portagens e/ou direitos de utilização apenas em alguns troços da rede rodoviária transeuropeia no seu território, excluindo outros, por razões relacionadas com o seu isolamento ou os baixos níveis de congestionamento ou poluição ou por ser essencial para a introdução de um novo sistema de portagens, a escolha dos troços sujeitos a portagem ou direitos de utilização não deverá ser discriminatória para o tráfego

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

⁽²⁾ JO C 241 de 28.9.2004, p. 58.

⁽³⁾ JO C 109 de 30.4.2004, p. 14.

⁽⁴⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 20 de Abril de 2004 (JO C 104 E de 30.4.2004, p. 371), posição comum do Conselho de 6 de Setembro de 2005 (JO C 275 E de 8.11.2005, p. 1) e posição do Parlamento Europeu de 15 de Dezembro de 2005 (ainda não publicada no Jornal Oficial). Decisão do Conselho de 27 de Março de 2006.

⁽⁵⁾ JO C 43 E de 19.2.2004, p. 250.

⁽⁶⁾ JO L 228 de 9.9.1996, p. 1. Decisão com a última redacção que lhe foi dada pela Decisão n.º 884/2004/CE (JO L 167 de 30.4.2004, p. 1).

internacional ou resultar em distorções da concorrência entre operadores. Os mesmos requisitos aplicar-se-ão aos casos em que um Estado-Membro mantém ou introduz portagens e/ou direitos de utilização em estradas que não pertençam à rede rodoviária transeuropeia, por exemplo em estradas paralelas, tendo em vista a gestão dos fluxos de tráfego.

- (7) Se um Estado-Membro optar por aplicar portagens e/ou direitos de utilização a estradas que não pertençam à rede rodoviária transeuropeia, por exemplo para incluir estradas paralelas para as quais o tráfego possa ser desviado da rede rodoviária transeuropeia e/ou que estejam em concorrência directa com certos troços da rede, deverá assegurar a coordenação com as autoridades responsáveis por essas estradas.
- (8) Por razões de eficiência de custos na implementação dos sistemas de cobrança de portagens, a infra-estrutura a que a portagem se aplica não tem de estar toda necessariamente sujeita a restrições de acesso para controlo da cobrança de portagens. Os Estados-Membros podem optar por implementar a presente directiva através da cobrança de portagens num único ponto específico da infra-estrutura a que a portagem se aplica. Esta opção não deverá ser discriminatória para o tráfego não local.
- (9) As portagens deverão basear-se no princípio da amortização dos custos das infra-estruturas. Caso essas infra-estruturas tenham sido co-financiadas pelo Orçamento Geral da União Europeia, a contribuição proveniente dos fundos comunitários não deverá ser amortizada através das portagens, a menos que existam disposições específicas nos instrumentos comunitários aplicáveis, que, ao estabelecerem o montante de co-financiamento comunitário, tenham em conta futuras receitas das portagens.
- (10) O facto de, ao optar por veículos menos poluentes e por períodos e itinerários de menor saturação, o utilizador poder tomar decisões que irão influenciar o preço das portagens constitui uma importante componente de um sistema de tarifação. Assim, é conveniente que os Estados-Membros possam diferenciar as portagens de acordo com a categoria de emissões do veículo (classificação «EURO») e o nível de danos causados às estradas, bem como com o local, o período do dia e o nível de congestionamento. Essa diferenciação deverá ser proporcional ao objectivo a atingir.
- (11) Os aspectos de tarifação comercial da utilização das infra-estruturas rodoviárias não abrangidos pela presente directiva deverão obedecer às regras do Tratado.
- (12) A presente directiva não afecta a faculdade de os Estados-Membros que introduzam um sistema de portagens e/ou de direitos de utilização das infra-estruturas

preverem, sem prejuízo dos artigos 87.º e 88.º do Tratado, a devida compensação por esses encargos. Tal compensação não deverá originar distorções de concorrência no mercado interno, devendo ser-lhe aplicáveis as disposições relevantes do direito comunitário, em especial as taxas mínimas do imposto sobre veículos constantes do anexo I da Directiva 1999/62/CE e a Directiva 2003/96/CE do Conselho, de 27 de Outubro de 2003, que reestrutura o quadro comunitário de tributação dos produtos energéticos e da electricidade ⁽¹⁾.

- (13) Sempre que os Estados-Membros cobrem portagens ou direitos de utilização das estradas da rede rodoviária transeuropeia, as estradas sujeitas a tarifação deverão beneficiar de prioridade adequada nos calendários de manutenção dos Estados-Membros. As receitas decorrentes de portagens ou de direitos de utilização deverão ser usadas para a manutenção da infra-estrutura em questão e para o sector dos transportes no seu conjunto, no interesse de um desenvolvimento equilibrado e sustentável das redes de transportes.
- (14) Deverão merecer especial atenção as regiões de montanha como os Alpes ou os Pirenéus. O lançamento de novos grandes projectos de infra-estruturas falhou frequentemente devido à falta dos substanciais recursos financeiros necessários. Nessas regiões, os utilizadores poderão, pois, ser obrigados a suportar um montante suplementar destinado a financiar projectos essenciais com um valor europeu muito elevado, envolvendo eventualmente outro modo de transporte no mesmo corredor. Esse montante deverá estar em estreita correlação com as necessidades financeiras do projecto. Deverá, além disso, estar correlacionado com o nível de base das portagens, a fim de evitar encargos artificialmente elevados num corredor, o que poderia conduzir a desvios de tráfego para outros corredores, causando problemas locais de congestionamento e uma utilização ineficaz das redes.
- (15) As taxas não deverão ser discriminatórias, nem a sua cobrança implicar formalidades excessivas ou criar obstáculos nas fronteiras internas. Em consequência, deverão ser adoptadas medidas adequadas para facilitar o pagamento por parte dos utilizadores ocasionais, nomeadamente quando as portagens e/ou direitos de utilização forem cobrados exclusivamente através de um sistema que exija o recurso a um dispositivo de pagamento electrónico (unidade de bordo).
- (16) A fim de evitar que o tráfego seja desviado por força dos diferentes regimes entre Estados-Membros e países terceiros, a Comissão deverá tentar assegurar que, ao negociar acordos internacionais, não sejam tomadas por países terceiros medidas que possam ter consequências discriminatórias para o tráfego em trânsito, tais como sistemas de comércio de direitos de trânsito.

⁽¹⁾ JO L 283 de 31.10.2003, p. 51. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2004/75/CE (JO L 157 de 30.4.2004, p. 100).

- (17) Para assegurar uma aplicação coerente e harmonizada do sistema de tarifação das infra-estruturas, os novos sistemas de cobrança de portagens deverão calcular os custos de acordo com a série de princípios fundamentais estabelecidos no anexo II ou fixá-los num montante que não exceda o que resultaria da aplicação desses princípios. Estes requisitos não deverão ser aplicáveis aos sistemas existentes, a não ser que estes venham a sofrer alterações substanciais no futuro. Nestas alterações incluem-se transformações significativas dos termos e condições iniciais do regime de cobrança de portagens mediante a modificação de um contrato com o operador do sistema, excluindo-se embora as alterações previstas no plano inicial. No caso dos contratos de concessão, poderão ser implementadas alterações significativas na sequência de concurso público. Num esforço de transparência, sem criar obstáculos ao funcionamento da economia de mercado e às parcerias entre os sectores público e privado, os Estados-Membros deverão ainda comunicar à Comissão, para que esta emita parecer, os valores unitários e outros parâmetros que tencionem aplicar para calcular os vários elementos de custo das portagens ou, em caso de contratos de concessão, o contrato pertinente e o cenário de base. Os pareceres aprovados pela Comissão antes da introdução de novos sistemas de cobrança de portagens nos Estados-Membros em nada prejudicam a obrigação da Comissão, decorrente do Tratado, de garantir a aplicação da legislação comunitária.
- (18) Para permitir que, no futuro, seja tomada uma decisão informada e objectiva no que se refere à possível aplicação do princípio do «poluidor-pagador» para todos os modos de transporte, através da internalização de custos externos, deverão ser desenvolvidos princípios de cálculo uniformes, baseados em dados cientificamente reconhecidos. Uma decisão futura nesta matéria deverá ter plenamente em conta a carga fiscal já suportada pelas empresas de transporte rodoviário de mercadorias, incluindo as taxas de circulação dos veículos e os impostos específicos sobre os combustíveis.
- (19) A Comissão deverá começar a desenvolver um modelo de avaliação dos custos externos, que seja aceite por todos, transparente e compreensível, para todos os modos de transporte, e sirva de base para o cálculo futuro dos encargos com a infra-estrutura. Para a elaboração desse modelo, a Comissão deve ponderar todas as opções possíveis no que se refere à composição dos custos externos a considerar, tendo em conta os elementos enumerados no seu Livro Branco «Política Europeia de Transportes para 2010», publicado em 2001, avaliando cuidadosamente o impacto que a internalização das diferentes opções de custo poderia ter. O Parlamento Europeu e o Conselho acordam em apreciar diligentemente qualquer proposta que a Comissão apresente nessa matéria tendo em vista uma nova revisão da Directiva 1999/62/CE.
- (20) Para desenvolver o sistema de tarifação da utilização da infra-estrutura rodoviária, são ainda necessários outros progressos técnicos. É necessário criar um procedimento que permita à Comissão adaptar os requisitos da Directiva 1999/62/CE ao progresso técnico após consultar os Estados-Membros para esse efeito.
- (21) As medidas necessárias à execução da presente directiva serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽¹⁾.
- (22) Atendendo a que o objectivo da presente directiva, ou seja, a harmonização das condições aplicáveis às portagens e direitos de utilização das infra-estruturas rodoviárias, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros isoladamente e pode, pois, devido à sua dimensão europeia e tendo em atenção a salvaguarda do mercado interno dos transportes, ser mais bem alcançado ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aquele objectivo.
- (23) A Directiva 1999/62/CE deve ser alterada em conformidade,

APROVARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

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

1. O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:
- a) A alínea a) passa a ter a seguinte redacção:
- «a) “Rede rodoviária transeuropeia”, a rede rodoviária definida na Secção 2 do anexo I da Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho de 1996, relativa às orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes (*), tal como ilustrada nos mapas. Os mapas remetem para as secções correspondentes mencionadas no dispositivo e/ou no anexo II a essa decisão;
- «a-A) “Custos de construção”, os custos relacionados com a construção, incluindo, se for caso disso, os custos de financiamento de:
- novas infra-estruturas ou de novas melhorias introduzidas nas infra-estruturas (incluindo reparações estruturais significativas); ou

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

(1) JO L 184 de 17.7.1999, p. 23 (rectificação no JO L 269 de 19.10.1999, p. 45).

— infra-estruturas ou de melhorias introduzidas nas infra-estruturas (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 novo 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; os custos das infra-estruturas ou das melhorias introduzidas nas infra-estruturas concluídas antes das referidas datas podem também ser considerados custos de construção, caso:

- i) o Estado-Membro tenha criado um sistema de cobrança prevendo a amortização desses custos através de um contrato com um operador do sistema de cobrança de portagens, ou outro acto jurídico de efeito equivalente, que entre em vigor antes de 10 de Junho de 2008, ou
- ii) o Estado-Membro possa demonstrar que a construção da infra-estrutura em causa depende do facto de o seu período de vida pré-definido ser superior a 30 anos.

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

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

a-B) “Custos de financiamento”, os juros sobre os empréstimos contraídos e/ou a remuneração do financiamento da aquisição de participações por accionistas;

a-C) “Reparações estruturais significativas”, as reparações estruturais, com exclusão das reparações que já não tenham actualmente qualquer vantagem para os utentes da rede rodoviária, por exemplo quando as obras de reparação tenham sido substituídas por novas obras de renovação

das camadas de desgaste ou outras obras de construção;»;

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

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

d) É inserida a seguinte alínea:

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

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

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

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

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

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

f) São aditadas as seguintes alíneas:

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

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

(*) JO L 134 de 30.4.2004, p. 114. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2083/2005 da Comissão (JO L 333 de 20.12.2005, p. 28).»;

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

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

«1. Os Estados-Membros só podem manter ou introduzir portagens e/ou direitos de utilização na rede rodoviária transeuropeia, ou em troços dessa rede, nas condições previstas nos n.ºs 2 a 12. Esse facto não prejudica o direito de os Estados-Membros, de acordo com o Tratado, aplicarem portagens e/ou direitos de utilização em estradas que não pertençam à rede rodoviária transeuropeia, nomeadamente em estradas paralelas para as quais o tráfego possa ser desviado da rede rodoviária transeuropeia e/ou que estejam em concorrência directa com certos troços da rede, ou a outras categorias de veículos a motor não abrangidas pela definição de “veículo” em circulação na rede rodoviária transeuropeia, desde que a imposição de portagens e/ou direitos de utilização nessas estradas não constitua uma discriminação do tráfego internacional e não dê origem a distorções de concorrência entre operadores.

1-A. Se um Estado-Membro optar por manter ou introduzir portagens e/ou direitos de utilização apenas em alguns troços da rede rodoviária transeuropeia, as isenções daí decorrentes para os outros troços (por razões relacionadas, por exemplo, com o seu isolamento ou os baixos níveis de congestionamento ou poluição ou por ser essencial para a introdução de um novo sistema de portagens) não devem ser discriminatórias para o tráfego internacional.

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

b) As portagens e/ou direitos de utilização são aplicados a todos os veículos a partir de 2012;

c) Um Estado-Membro pode prever excepções ao requisito da alínea b), se considerar que a aplicação de portagens a veículos com peso inferior a 12 toneladas:

— tem efeitos adversos substanciais em termos de fluidez do tráfego, ambiente, níveis de ruído, congestionamento ou saúde, ou

— implica custos administrativos superiores a 30 % da receita adicional gerada.

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

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

b) São inseridos os seguintes números:

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

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

— respeitem as condições previstas na alínea a) do n.º 10 ;

— respeitem o disposto no Tratado, nomeadamente nos artigos 12.º, 49.º, 86.º e 87.º;

— não distorçam a concorrência no mercado interno;

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

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

4-C. Todos os regimes de desconto e redução são comunicados à Comissão, que verifica a respectiva conformidade com as condições previstas nos n.ºs 4-A e 4-B e os aprova nos termos do n.º 2 do artigo 9.º-C.

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

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

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

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

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

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

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

— seja proporcional ao objectivo prosseguido;

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

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

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

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

— a classe de emissão EURO, que consta do Anexo 0, incluindo o nível de PM e NO_x,

desde que nenhuma portagem exceda em 100 % a portagem cobrada a veículos equivalentes que obedeçam às mais rigorosas normas de emissão; e/ou

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

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

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

Os Estados-Membros devem fazer variar as taxas aplicadas às portagens nos termos do primeiro travessão até 2010 ou, no caso das concessões, no momento da respectiva renovação.

Todavia, os Estados-Membros podem estabelecer excepções a este requisito, se:

i) a sua aplicação for susceptível de pôr seriamente em risco a coerência dos sistemas de portagens no respectivo território;

ii) a introdução dessa diferenciação no sistema de portagens em questão não for tecnicamente exequível; ou

iii) a sua aplicação for susceptível de desviar da rede rodoviária transeuropeia os veículos mais poluentes, com os consequentes impactos para a segurança rodoviária e a saúde pública.

Estas excepções são notificadas à Comissão.

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

f) São aditados os seguintes números:

«11. Sem prejuízo dos n.ºs 1 e 1-A do artigo 9.º, em casos excepcionais de infra-estruturas situadas em regiões montanhosas e depois de informada a Comissão, podem ser aumentadas as portagens de troços rodoviários específicos:

- a) sujeitos a um forte congestionamento que afecte a livre circulação de veículos; ou
- b) cuja utilização por veículos cause importantes danos ambientais,

desde que:

- as receitas geradas pelo aumento sejam investidas em projectos prioritários de interesse europeu, identificados no anexo III da Decisão n.º 884/2004/CE, que contribuam directamente para reduzir o congestionamento ou os danos ambientais em causa e localizados no mesmo corredor do troço rodoviário a que é aplicado o aumento,
- o aumento aplicável às portagens moduladas nos termos do n.º 10 não seja superior a 15 % do montante médio ponderado das portagens, calculado nos termos do n.º 9, a não ser que as receitas geradas sejam investidas em troços transfronteiriços de projectos prioritários de interesse europeu com infra-estruturas situadas em regiões montanhosas, caso em que o aumento não pode exceder 25 %,
- a aplicação do aumento não gere desigualdades de tratamento do tráfego comercial em relação a outros utilizadores da rede rodoviária,
- os planos financeiros relativos à infra-estrutura a que é aplicado o aumento e uma análise custo/benefício do novo projecto de infra-estrutura sejam apresentados à Comissão antes da aplicação do aumento,
- o período de aplicação do aumento seja previamente definido e limitado e seja coerente, em termos de receita esperada, com os planos financeiros e a análise custo/benefício apresentados.

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

Ao receber os planos financeiros de um Estado-Membro que pretenda aplicar um aumento, a Comissão informa os membros do Comité referido no n.º 1 do artigo 9.º-C. Se considerar que o aumento previsto não satisfaz as condições estabelecidas no presente número ou terá efeitos adversos significativos no desenvolvimento

económico das regiões periféricas, a Comissão pode rejeitar os planos de aplicação de taxas apresentados pelo Estado-Membro em causa ou exigir a alteração dos mesmos, nos termos do n.º 2 do artigo 9.º-C.

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

3. É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 7.º-A

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

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

3. Relativamente aos novos sistemas de cobrança de portagens — com excepção dos concessionados — instituídos pelos Estados-Membros após 10 de Junho de 2008, os Estados-Membros calculam os custos de acordo com um método baseado nos princípios fundamentais de cálculo estabelecidos no anexo III.

Relativamente aos novos sistemas de portagens concessionadas, instituídos após 10 de Junho de 2008, o montante máximo das portagens deve ser equivalente ou inferior ao montante que seria obtido de acordo com um método baseado nos princípios fundamentais de cálculo estabelecidos no anexo III. A avaliação dessa equivalência deve ser feita com base num período de referência razoavelmente longo adequado à natureza do contrato de concessão.

Os sistemas de cobrança de portagens já instituídos em 10 de Junho de 2008 ou em relação aos quais, antes de 10 de Junho de 2008, tenham sido recebidas propostas ou respostas a convites para negociar no âmbito do procedimento por negociação, ao abrigo de um processo de concurso público, não ficam sujeitos às obrigações estabelecidas no presente número enquanto estiverem em vigor e não sofrerem alterações substanciais.

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

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

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

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

b) Relativamente aos sistemas de cobrança de portagens concessionados:

— os contratos de concessão ou alterações significativas dos mesmos,

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

5. Os Estados-Membros informam também a Comissão, pelo menos quatro meses antes da sua aplicação, sobre novos sistemas de portagens aplicáveis a estradas paralelas para as quais o tráfego possa ser desviado da rede rodoviária transeuropeia e/ou que estejam em concorrência directa com certos troços da rede em que sejam aplicadas portagens. Esta informação deve incluir, pelo menos, uma explicação da extensão geográfica da rede coberta pela portagem, dos veículos abrangidos e dos montantes previstos, bem como uma explicação sobre o modo de determinação desses montantes.

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

No caso dos sistemas de portagens referidos no n.º 5, a Comissão pode também dar parecer, em especial no que diz respeito à proporcionalidade e à transparência dos sistemas propostos e ao seu provável impacto em termos de concorrência no contexto do mercado interno e da livre circulação de mercadorias.

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

7. Caso um Estado-Membro pretenda aplicar as disposições estabelecidas no n.º 11 do artigo 7.º aos sistemas de cobrança de portagens já instituídos em 10 de Junho de 2008, deve fornecer informações comprovativas de que o montante médio ponderado das portagens aplicado à infra-estrutura em causa cumpre o disposto na alínea a-A) do artigo 2.º e nos n.ºs 9 e 10 do artigo 7.º;

4. É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 7.º-B

A presente directiva não prejudica a liberdade dos Estados-Membros que introduzam um sistema de portagens e/ou direitos de utilização pelas infra-estruturas preverem, sem prejuízo dos artigos 87.º e 88.º do Tratado, uma compensação adequada desses custos.»;

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

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

6. É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 8.º-A

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

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

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redacção:

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

a) Taxas específicas ou direitos:

— cobrados quando do registo do veículo, ou

— impostos a veículos ou cargas de pesos ou dimensões anormais;

b) Taxas de estacionamento e direitos específicos de tráfego urbano.

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

a) Direitos reguladores especificamente destinados a combater o congestionamento do tráfego relacionados com o tempo e o local,

b) Direitos reguladores destinados a combater as consequências ambientais, incluindo a má qualidade do ar,

em qualquer estrada, designadamente em zonas urbanas, incluindo as estradas da rede rodoviária transeuropeia que atravessem uma zona urbana.»;

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

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

8. São inseridos os seguintes artigos:

«Artigo 9.º-A

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

Artigo 9.º-B

A Comissão facilita o diálogo e o intercâmbio de conhecimentos técnicos específicos entre Estados-Membros no tocante à aplicação do disposto na presente directiva e, nomeadamente, no anexo III. A Comissão deve actualizar e clarificar os anexos 0, III e IV em função do progresso técnico e os anexos I e II de acordo com a inflação, nos termos do disposto no n.º 3 do artigo 9.º-C.

Artigo 9.º-C

1. A Comissão é assistida por um Comité.

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

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

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

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

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

«Artigo 11.º

Até 10 de Junho de 2011, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação e os efeitos da presente directiva, tendo em conta os desenvolvimentos verificados no domínio tecnológico e a evolução da densidade de tráfego, incluindo a utilização de

veículos de mais de 3,5 e menos de 12 toneladas, e avaliando o seu impacto no mercado interno, nomeadamente nas regiões insulares, sem litoral e periféricas da Comunidade, os níveis de investimento no sector e o respectivo contributo para a prossecução dos objectivos de uma política de transportes sustentável.

Os Estados-Membros transmitem à Comissão as informações necessárias para o relatório até 10 de Dezembro de 2010.

Até 10 de Junho de 2008, a Comissão apresenta, após apreciação de todas as opções, incluindo os custos relacionados com o ambiente, o ruído, o congestionamento e a saúde, um modelo de avaliação de todos os custos externos que seja aceite por todos, transparente e compreensível e sirva de base para o cálculo futuro dos encargos com a infra-estrutura. Este modelo é acompanhado de uma análise de impacto da internalização dos custos externos relativamente a todos os modos de transporte e de uma estratégia de aplicação gradual do modelo a todos os modos de transporte.

Os referidos relatório e modelo são acompanhados, se necessário, de propostas ao Parlamento Europeu e ao Conselho para uma futura revisão da presente directiva.»;

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

	«máximo 3 eixos	mínimo 4 eixos
EURO 0	1 332	2 233
EURO I	1 158	1 933
EURO II	1 008	1 681
EURO III	876	1 461
EURO IV e menos poluente	797	1 329»

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

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

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

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

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

Artigo 2.º

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 10 de Junho de 2008 e informar imediatamente a Comissão desse facto.

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

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva, bem como um quadro de correspondência entre as disposições da presente directiva e as disposições nacionais aprovadas.

Artigo 3.º

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

Artigo 4.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Estrasburgo, em 17 de Maio de 2006.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

J. BORRELL FONTELLES

Pelo Conselho

O Presidente

H. WINKLER

ANEXO I

«ANEXO 0

LIMITES DE EMISSÃO

1. Veículo “EURO 0”

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

2. Veículos “EURO I”/“EURO II”

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

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

3. Veículos “EURO III”/“EURO IV”/“EURO V”/“VEA”

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

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

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

⁽²⁾ 0,13 para os motores com uma cilindrada unitária inferior a 0,7 dm³ e um regime nominal superior a 3 000 min⁻¹.

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

ANEXO II

«ANEXO III

PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS DE IMPUTAÇÃO DE CUSTOS E DE CÁLCULO DAS PORTAGENS

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

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

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

1. Definição da rede e dos veículos abrangidos

- Caso não se preveja aplicar à totalidade da rede rodoviária transeuropeia um regime de cobrança de portagens único, os Estados-Membros especificam exactamente o troço ou troços de rede que ficarão sujeitos a um regime de cobrança de portagens, bem como o sistema utilizado para classificar os veículos para efeitos de variação das taxas de portagem. Os Estados-Membros especificam também se o regime de cobrança de portagens que aplicam abrange os veículos de peso inferior a 12 toneladas.
- Caso um Estado-Membro decida adoptar diferentes políticas em relação à amortização dos custos relativos a diferentes troços da sua rede (tal como previsto no n.º 1 do artigo 7.º-A), cada troço de rede claramente definido fica sujeito a um cálculo de custos distinto. O Estado-Membro pode optar por dividir a sua rede rodoviária numa série de troços claramente definidos, a fim de estabelecer acordos de concessão distintos ou similares para cada um deles.

2. Custos de infra-estrutura**2.1. Custos de investimento**

- Os custos de investimento abrangem os custos de construção (incluindo os custos de financiamento) e os custos de desenvolvimento da infra-estrutura, eventualmente acrescidos de uma remuneração do capital investido ou de uma margem de lucro. Devem igualmente ser incluídos os custos de aquisição de terrenos, planeamento, concepção, supervisão dos contratos de construção e gestão de projectos e investigações arqueológicas e geológicas, bem como outros custos acessórios relevantes.
- A amortização dos custos de construção baseia-se no período de vida previsto da infra-estrutura ou num período de amortização (não inferior a 20 anos) que se considere adequado por razões de financiamento através de um contrato de concessão ou de outro modo. A duração do período de amortização pode constituir uma variável determinante nas negociações respeitantes à celebração de contratos de concessão, especialmente se o Estado-Membro em causa pretender, no âmbito do contrato, estabelecer um nível máximo relativamente ao montante médio ponderado das portagens a aplicar.
- Sem prejuízo do cálculo dos custos de investimento, a amortização dos custos pode:
 - ser uniformemente repartida ao longo do período de amortização ou ponderada com base nos primeiros anos, nos anos intermédios ou nos últimos anos, desde que essa ponderação seja efectuada de forma transparente;
 - prever a indexação das portagens durante o período de amortização.
- Todos os custos históricos são baseados nos montantes pagos. Os custos ainda por suportar baseiam-se em estimativas razoáveis.

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

- Os investimentos públicos podem assumir a forma de empréstimos financiados. A taxa de juro a aplicar aos custos históricos será a taxa aplicada aos empréstimos contraídos pelo Estado durante esse período.
- A repartição dos custos pelos veículos pesados de mercadorias faz-se numa base objectiva e transparente, tendo em conta a proporção do tráfego desta categoria de veículos na rede e os custos associados. Para o efeito, o número de quilómetros percorridos pelos veículos pesados de mercadorias pode ser ajustado por “coeficientes de equivalência” objectivamente justificados, como os estabelecidos no ponto 4 ⁽¹⁾.
- A provisão de remuneração de capital ou margem de lucro esperados deve ser razoável tendo em conta as condições de mercado, podendo variar de molde a estimular o desempenho dos terceiros contratados no tocante aos requisitos de qualidade do serviço. A remuneração do capital pode ser avaliada com base em indicadores económicos como a TIR (taxa interna de rentabilidade dos investimentos) ou a WACC (média ponderada dos custos de capital).

2.2. Custos anuais de manutenção e custos estruturais de reparação

- Nestes custos incluem-se tanto os custos anuais de manutenção da rede como os custos periódicos respeitantes à reparação, reforço e renovação das camadas de desgaste, tendo em vista assegurar que o nível de funcionalidade operacional da rede se mantenha ao longo do tempo.
- Estes custos são repartidos entre os veículos pesados de mercadorias e outros veículos com base no número de quilómetros, real e previsível, por eles percorridos, podendo ser ajustados por coeficientes de equivalência objectivamente justificados, como os estabelecidos no ponto 4.

3. Custos de exploração, gestão e cobrança de portagens

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

- os custos de construção, implantação e manutenção de cabines de pagamento de portagens e outros sistemas de pagamento;
- os custos diários de exploração, gestão e aplicação do sistema de cobrança de portagens;
- os encargos e direitos administrativos respeitantes aos contratos de concessão;
- os custos administrativos, operacionais e de gestão relativos ao funcionamento da infra-estrutura.

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

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

4. Quota de tráfego de mercadorias, coeficientes de equivalência e mecanismo de correcção

- O cálculo das portagens baseia-se no número de quilómetros, real ou previsível, percorridos pelos veículos pesados de mercadorias, ajustado, se for caso disso, por coeficientes de equivalência de modo a ter devidamente em conta o aumento dos custos de construção e de reparação das infra-estruturas utilizadas pelos veículos de mercadorias.
- O quadro seguinte estabelece uma série de coeficientes de equivalência indicativos. Sempre que um Estado-Membro utilize coeficientes de equivalência com rácios diferentes dos constantes do quadro, tais coeficientes devem basear-se em critérios objectivamente justificáveis e ser tornados públicos.

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

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

⁽¹⁾ Para a determinação das classes de veículos, ver anexo IV.

⁽²⁾ As classes de veículos correspondem, respectivamente, à seguinte carga por eixo: 5,5; 6,5; 7,5 e 8,5 toneladas.

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

ANEXO III

«ANEXO IV

DETERMINAÇÃO INDICATIVA DAS CLASSES DE VEÍCULOS

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

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

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

Veículos a motor

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

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

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

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