

## II

(Actos preparatórios)

## COMISSÃO

**Proposta de directiva do Conselho relativa à imputação dos custos das infra-estruturas de transporte a veículos pesados de mercadorias**

COM(87) 716 final

(Apresentada pela Comissão ao Conselho em 15 de Janeiro de 1988)

(88/C 79/12)

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia e, nomeadamente, os seus artigos 75º e 99º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social,

Considerando que um dos objectivos da política comum de transportes consiste em eliminar as disparidades que possam vir a causar distorções significativas das condições de concorrência no sector dos transportes; que essas diferenças prevalecem, *inter alia*, no domínio da tributação relativa aos transportes; que, neste contexto, se torna necessário adoptar medidas especialmente concebidas para aproximar as disposições dos Estados-membros relativas à tributação de veículos pesados de mercadorias e para evitar qualquer dupla tributação destes veículos;

Considerando que a necessidade de adoptar medidas especiais para atender a estes objectivos consta da Decisão nº 65/271/CEE do Conselho, de 13 de Maio de 1965, relativa à harmonização de determinadas disposições com incidência na concorrência no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável<sup>(1)</sup>;

Considerando que os transportes nos territórios ultramarinos dos Estados-membros são efectuados em condições que são fundamentalmente diferentes das que se verificam na Europa; que a presente directiva não deve, portanto, aplicar-se a estes territórios;

Considerando que os objectivos acima mencionados devem ser alcançados através de uma adaptação progressiva dos sistemas de tributação nacionais relativos à utilização ou à posse de veículos pesados de mercadorias; que deve ser dada prioridade à aproximação das estruturas dos sistemas de tributação, e que, para tal, a base de tributação para estes veículos deve ser a sua massa bruta máxima autorizada dentro das categorias classificadas de acordo com o número e configuração dos seus eixos;

Considerando que as taxas de imposição devem ser determinadas de modo a reflectir as despesas causadas à infra-estrutura rodoviária por estes veículos; considerando que, para tal, a tributação sobre qualquer veículo, tendo em conta o imposto sobre o gasóleo, que será harmonizado numa base comunitária até 1992, ou as imposições de efeitos comparáveis devem pelo menos cobrir os custos resultantes da utilização das infra-estruturas rodoviárias incorridos por esse veículo; que, na determinação das taxas de imposição, se deve ter em conta os efeitos do pagamento de portagens pela utilização de determinadas infra-estruturas rodoviárias em determinados Estados-membros;

Considerando que os métodos de determinação das imposições, de acordo com os princípios acima mencionados, devem ser estabelecidos numa segunda fase pela Comissão; que, neste contexto, os custos externos devem ser considerados em relação à concorrência intermodal; que também o princípio da territorialidade constituirá a base de um sistema mais adequado para o pagamento das imposições sobre os veículos;

Considerando que convém inicialmente limitar a adaptação dos sistemas nacionais de tributação aos veículos utilitários a gasóleo com tonelagens acima de um determinado limite, que podem ser utilizados para o transporte intracomunitário de mercadorias; que deve ser possível, nalguns casos específicos, consentir isenções, reduções ou mesmo aumentos da imposição e, além disso, aplicar as novas imposições progressivamente nos casos em que a tributação de determinados veículos deva sofrer alterações consideráveis;

Considerando que, durante um período de transição que terminará com a criação de um sistema de fixação das imposições, terão que ser tomadas medidas imediatas para pôr fim a tendências divergentes na tributação de veículos,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

*Artigo 1º*

1. Os Estados-membros adaptarão os seus sistemas de tributação relativos à utilização ou à posse de veículos pesados de mercadorias de acordo com a presente directiva.

<sup>(1)</sup> JO nº 88 de 24. 5. 1965, p. 1500/65.

2. A presente directiva não é aplicável aos territórios ultramarinos dos Estados-membros, nem às ilhas Canárias, Ceuta e Melilla, Açores ou Madeira.

#### Artigo 2º

1. Na acepção da presente directiva, entende-se por «veículos pesados de mercadorias» quaisquer veículos a motor, reboques e semi-reboques registados num Estado-membro ou, se não se encontrarem registados, que pertençam a empresas estabelecidas num Estado-membro ou a residentes de um Estado-membro, ou utilizados, dentro de um Estado-membro, por essas empresas ou esses residentes, desde que:

- a sua energia de tracção seja fornecida por um motor diesel,
- sejam utilizados para transporte rodoviário de mercadorias,
- a sua massa bruta máxima autorizada seja pelo menos igual a:
  - i) 12 toneladas, no caso de um camião rígido ou veículo tractor, quer utilizados separadamente quer como parte de um conjunto veículo-reboque ou de um veículo articulado;
  - ii) 4 toneladas, no caso de um reboque de um conjunto veículo-reboque, ou de um semi-reboque de um veículo articulado, desde que a massa do veículo tractor seja de pelo menos 12 toneladas;
  - iii) 16 toneladas, no caso de um conjunto veículo-reboque ou de um veículo articulado, desde que a massa do tractor seja inferior a 12 toneladas.

Estes limites aplicam-se independentemente do facto de os componentes do conjunto veículo-reboque ou do veículo articulado serem objecto de imposição em conjunto ou separadamente. Para efeitos de determinar a massa dos componentes de um veículo articulado, a parte da massa do semi-reboque que assenta no engate do veículo tractor deve ser acrescentada à massa do veículo tractor e deduzida da massa do semi-reboque.

2. Os Estados-membros têm o direito de excluir do âmbito da presente directiva os veículos das forças armadas e da polícia e os veículos que pertençam a, ou se encontrem registados em nome de uma entidade pública, regional ou local.

#### Artigo 3º

Sem prejuízo do disposto no artigo 5º, a adaptação dos sistemas de tributação referidos no artigo 1º aplica-se às imposições seguintes:

- Bélgica:
 

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

vægtafgift af motorkøretøjer m.v.,
- Alemanha:
 

Kraftfahrzeugsteuer,

- Grécia:
 

Τέλη κυκλοφορίας,
- Espanha:
  - a) impuesto municipal de circulación,
  - b) licencia fiscal,
- França:
  - a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers,
  - b) taxe différentielle sur les véhicules à moteur,
- Irlanda:
 

vehicle excise duties,
- Itália:
  - a) tassa di circolazione sugli autoveicoli,
  - b) addizionale de 5 % sulla tassa di circolazione,
- Luxemburgo:
 

taxe sur les véhicules automoteurs,
- Países Baixos:
 

motorrijtuigenbelasting,
- Portugal:
  - a) imposto de camionagem,
  - b) imposto de circulação,
- Reino Unido:
 

vehicle excise duties.

#### Artigo 4º

1. Os Estados-membros não lançarão impostos ou encargos sobre a utilização ou posse de veículos pesados de mercadorias além das imposições referidas no artigo 3º.

2. O disposto no nº 1 não impede os Estados-membros de introduzir ou de manter:

- a) impostos ou taxas específicos de menor envergadura, tais como a taxa de registo de veículos cobradas nalguns Estados-membros ou os impostos sobre veículos ou cargas de dimensões ou massas fora do normal;
- b) taxas de estacionamento e de tráfego urbano;
- c) nas condições determinadas no artigo 5º, taxas (portagens de auto-estrada) relativas à utilização das infra-estruturas rodoviárias.

3. Por derrogação do disposto no nº 1, e enquanto se aguarda a conclusão dos trabalhos referidos no artigo 10º, os Estados-membros são autorizados a lançar impostos ou encargos sobre veículos pesados de mercadorias, os quais são calculados com base nos custos que resultam da poluição atmosférica e do ruído causado por esses veículos.

*Artigo 5º*

As portagens de auto-estrada para veículos pesados de mercadorias encontram-se sujeitas às seguintes condições:

- a) as portagens serão cobradas sem discriminação, directa ou indirecta, baseada na nacionalidade, ou no destino ou origem do tráfego;
  - b) as portagens estarão relacionadas com o custo da construção e da exploração da infra-estrutura em questão, bem como com os custos inerentes à sua utilização;
  - c) a cobrança das portagens será organizada de modo a minimizar os obstáculos causados ao livre movimento do tráfego. Com este objectivo, os Estados-membros adaptarão os seus sistemas de cobrança aos desenvolvimentos tecnológicos que tenham dado melhores provas de eficácia.
2. Só serão introduzidas novas portagens nas estruturas que tenham sido concluídas após a entrada em vigor da presente directiva.

*Artigo 6º*

1. Para efeitos de tributação, os veículos pesados de mercadorias são classificados por categorias, de acordo com o número e a configuração dos seus eixos.
2. Dentro de cada categoria ou subcategoria, a base de tributação é a massa bruta máxima autorizada dos veículos pesados de mercadorias.
3. As taxas de imposição são diferenciadas por aumentos da massa bruta não superiores a 2 000 kg.

*Artigo 7º*

1. Os processos para lançamento e a cobrança dos impostos são determinados por cada Estado-membro.
2. No caso de veículos articulados e de conjuntos veículo-reboque, as taxas de imposição podem ser determinadas:
  - para cada parte do conjunto de veículos considerada separadamente ou
  - para o conjunto de veículos considerado como um todo.

*Artigo 8º*

1. Os veículos pesados de mercadorias estão isentos, nos Estados-membros que não sejam os Estados-membros sob cuja jurisdição se encontram, das imposições referidas no artigo 3º. Estes veículos estão sujeitos a essas imposições tal como se fossem utilizados exclusivamente no Estado-membro sob cuja jurisdição se encontram.
2. Sem prejuízo do disposto no artigo 8º da directiva do Conselho, de 17 de Fevereiro de 1975, relativa ao estabelecimento de regras comuns para certos transportes

combinados rodo-ferroviários de mercadorias entre Estados-membros (1), na redacção final que lhe foi dada pela directiva do Conselho, de 28 de Julho de 1982 (2), os Estados-membros não podem conceder aos veículos pesados de mercadorias qualquer isenção ou redução das imposições referidos no artigo 3º, em especial:

- a) com base no facto de se encontrarem em território de outro Estado-membro;
- b) com base no facto de poderem ter pago portagens de auto-estrada, na acepção do artigo 5º;
- c) com base em certas características quantitativas ou qualitativas dos veículos pesados de mercadorias (por exemplo, idade dos veículos, número de veículos de uma empresa, etc.)

3. Os Estados-membros não podem conceder qualquer reembolso de imposto sobre os veículos com base no imposto sobre gasóleo que possa ser aplicado aos seus veículos relativamente ao período durante o qual se encontrem no território de outros Estados-membros.

4. Contudo, os Estados-membros podem conceder isenções e reduções dos impostos relativamente ao período que os veículos referidos no artigo 2º passarem em território de países terceiros, se os veículos em questão forem obrigados a pagar impostos semelhantes aos que decorrem da presente directiva.

*Artigo 9º*

1. Com efeito a partir da data da adopção da presente directiva, e nas condições definidas no nº 2, os Estados-membros não reduzirão as taxas de imposição já existentes sobre veículos pesados de mercadorias. Podem, contudo, aumentar as taxas dos impostos sobre veículos para obter uma melhor cobertura dos custos de infra-estruturas.

2. Após consulta da Comissão, os Estados-membros podem, contudo, reduzir os impostos sobre veículos pesados de mercadorias se se verificarem aumentos substanciais nos impostos sobre o gasóleo que se encontrem em vigor à data da adopção da presente directiva. A Comissão formulará os seus pareceres no prazo de dois meses após recepção da notificação do Estado-membro em questão.

*Artigo 10º*

1. Depois de 31 de Dezembro de 1992, os custos das infra-estruturas serão cobrados aos utilizadores através de uma combinação do imposto sobre a utilização ou a posse de veículos pesados de mercadorias, cobrados com base no princípio da territorialidade e, se for caso disso, das portagens, tendo em conta o facto de que o imposto sobre o gasóleo terá sido harmonizado, a nível comunitário, até essa data. O princípio da territorialidade significa que a imputação dos custos das infra-estruturas será calculada, para cada categoria de veículo, com base na utilização das infra-estruturas rodoviárias no país de registo e a utilização das infra-estruturas rodoviárias nos outros Estados-membros da Comunidade.

(1) JO nº L 48 de 22. 2. 1975, p. 31.

(2) JO nº L 247 de 23. 8. 1982, p. 6.

2. A Comissão apresentará uma proposta de aplicação dos princípios mencionados no nº 1 supra até 1 de Julho de 1989, a ser adoptada pelo Conselho até 31 de Dezembro de 1990.

A proposta deverá incidir especificamente sobre os métodos a utilizar para o cálculo, repartição e imputação dos custos das infra-estruturas, bem como sobre sistemas de recolha e distribuição de fundos.

*Artigo 11º*

1. Após consulta da Comissão, os Estados-membros adoptarão as medidas necessárias para dar cumprimento à presente directiva, a partir de 1 de Janeiro de 1990. Os

Estados-membros informarão a Comissão das medidas que tomarem para aplicação da mesma.

2. Os Estados-membros que, à data da adopção da presente directiva, não tiverem ainda ajustado as suas taxas de imposição com base na massa bruta máxima autorizada podem prolongar o seu período de adaptação da estrutura das imposições sobre veículos aos requisitos mencionados nos nºs 2 e 3 do artigo 6º até 31 de Dezembro de 1992.

*Artigo 12º*

Os Estados-membros são destinatários da presente directiva.

---