



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 23.7.2003
COM(2003) 448 final

2003/0175 (COD)

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera a Directiva 1999/62/CE relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infra-estruturas

(apresentada pela Comissão)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

I. INTRODUÇÃO

O Livro Branco sobre a política europeia de transportes no horizonte 2010¹ apontou como uma das principais causas dos desequilíbrios do sistema de transportes o facto de os modos de transporte não suportarem sempre nem em toda a parte os custos que geram. Em 12 de Fevereiro de 2003, quando da adopção do relatório sobre as conclusões do Livro Branco, o Parlamento Europeu confirmou a necessidade de tarifar as infra-estruturas.

A tarificação do sector dos caminhos-de-ferro já faz parte do primeiro pacote ferroviário. A Comissão reserva-se o direito de tomar a iniciativa de apresentar, numa fase ulterior, directivas sectoriais na área da tarificação da utilização das infra-estruturas, que abranjam os sectores do transporte aéreo, fluvial e marítimo. Nesta fase, convém concentrar as suas atenções no transporte rodoviário, através de uma directiva sectorial para o efeito. Esta iniciativa vai, de resto, ao encontro do pedido do Conselho Europeu de Copenhaga, de 12 e 13 de Dezembro de 2002, e do Conselho Europeu de Bruxelas, de 20 e 21 de Março de 2003, que reiterou o desafio lançado à Comissão no sentido de esta apresentar uma proposta de “nova directiva Eurovinheta” o mais tardar até finais do primeiro semestre de 2003.

A presente proposta tem, pois, por objectivo alterar a Directiva 1999/62/CE, denominada Directiva “Eurovinheta”. Esta alteração revela-se tanto mais urgente quanto a maior parte dos Estados-Membros está a estudar as reformas necessárias para integrar os custos sociais das infra-estruturas nos preços pagos pelos utilizadores. Há vários Estados-Membros que tencionam implantar ou já decidiram estabelecer novos sistemas de tarificação rodoviária de acordo com a distância percorrida.

Essas tentativas de reforma do sistema de tarificação do sector rodoviário têm o mérito de terem desenvolvido esforços no sentido de internalizar determinados custos relacionados com os transportes. Com efeito, a livre circulação, o desenvolvimento das infra-estruturas, a melhoria da segurança rodoviária têm custos que, mais cedo ou mais tarde, acabam por se repercutir nos contribuintes, sem que estes conheçam os custos. Os cidadãos, ora no papel de utilizadores directos ou indirectos dos transportes, ora no papel de contribuintes, têm o direito de saber o que pagam e porque o fazem. A tarificação poderá vir a contribuir para esta tomada de consciência. Além disso, ao promover uma melhor utilização dos transportes, esta estratégia permitirá aumentar a competitividade da economia na sua globalidade.

Estas iniciativas isoladas têm, todavia, conduzido a um manta de retalhos regulamentar que agrava o fosso existente na União Europeia em matéria de aplicação de imposições e de tarificação dos transportes. Esta situação, na origem de tratamentos não equitativos entre os operadores que circulam nas várias redes e, conseqüentemente, de distorções da concorrência, desmotiva os investidores e prejudica as estratégias comerciais dos operadores, que sentem dificuldades em antecipar as políticas de tarificação e adaptar as suas estratégias.

No sector rodoviário, a Directiva 1999/62/CE relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infra-estruturas² já define determinadas

¹ COM(2001) 370 de 12.09.2001.

² JO L 187 de 20.07.1999, p. 42.

regras que estabelecem as condições de aplicação dos direitos de utilização (“Eurovinheta”) e das portagens. Estas regras carecem, contudo, de ser completadas; para garantir uma concorrência leal entre operadores, é necessária a aproximação dos sistemas nacionais de portagem e de direitos de utilização das infra-estruturas, de acordo com princípios comuns.

Essa tarifação terá tanto mais hipóteses de ser compreendida e aceite pelos utilizadores se corresponder a uma melhoria da qualidade do serviço prestado pelos gestores das infra-estruturas. Nalguns casos, deverá mesmo poder contribuir para financiar infra-estruturas alternativas à estrada, no quadro de financiamentos cruzados, tal como acontece na Suíça. Com efeito, a adesão dos utilizadores e da opinião pública ao sistema dependerá muito da afectação das receitas e da visibilidade dos circuitos financeiros que serão activados com os métodos de tarifação. Se os cidadãos sentirem que essas receitas estão na base de investimentos nas redes de infra-estruturas de transportes de que provêm, o sistema será legitimado e, logo, bem aceite. Caso contrário, a tarifação acabará por se transformar em mais um instrumento de tributação, sem outra finalidade específica que não seja o aumento das receitas públicas. No contexto preciso da adesão ao sistema, é indispensável que o enquadramento comunitário sirva para evitar toda e qualquer discriminação entre países do centro e da periferia da União Europeia.

Era na Idade Média que os proprietários dos pontos de passagem estratégica cobravam “direitos de utilização” sem oferecer qualquer valor acrescentado ou outra contrapartida.

A tarifação das infra-estruturas não pode ser considerada o único instrumento para resolver os desequilíbrios do mercado de transportes. Deve, em contrapartida, ser um quadro necessário, que oferece às empresas de transporte a possibilidade de realizar escolhas racionais, a partir do conjunto de elementos constitutivos dos custos de transporte de cada modo. Ao permitir um quadro estável e previsível, com o apoio de outros instrumentos, a tarifação representa uma das respostas ao problema do financiamento das grandes infra-estruturas de transportes.

Não é tanto o nível de tarifação dos transportes, mas sim a estrutura das taxas e a forma como são aplicadas e repartidas pelos utilizadores que devem mudar. Sem sobrecarregar o peso global das taxas e dos impostos sobre o sector rodoviário, as taxas de infra-estrutura permitirão uma maior diferenciação de acordo com o tipo de veículo, o período do dia e o local e, pois, uma maior tomada em conta dos custos, de acordo com a situação específica.

II. PRINCIPAIS ALTERAÇÕES DA DIRECTIVA 1999/62/CE

1. Portagens que melhor reflectam os custos dos transportes

A tarifação das infra-estruturas rodoviárias não pode resolver, por si só, os vários problemas de que padece o sector de transportes rodoviários. Existem vários instrumentos capazes de reduzir os custos dos transportes: a regulamentação, as taxas de utilização, os impostos sobre o combustível, os impostos sobre os veículos. As taxas de infra-estrutura são, pois, um instrumento possível. Não podem, por exemplo, substituir as regulamentações em matéria de normas de emissões, de ruído, de limites de velocidade. Cada problema deve encontrar a sua solução num instrumento adequado. Além disso, existem algumas dúvidas sobre o cálculo dos custos de certos impactos dos transportes.

Nestas condições, a tarifação rodoviária deve reflectir os seguintes custos (n.º 9 do artigo 7º):

a. Custos de construção, exploração, manutenção e desenvolvimento da rede

Esta categoria de custos, já prevista na Directiva 1999/62/CE, compreende os custos decorrentes dos danos causados às infra-estruturas e os custos de investimento (custo da construção, incluindo, se for caso disso, os juros sobre o capital investido). Os custos resultantes dos danos incluem a manutenção estrutural, realizada de forma ocasional, designadamente a renovação das camadas de desgaste e a manutenção periódica, realizada anualmente, nomeadamente a marcação rodoviária e a manutenção de Inverno.

A proposta de directiva limita a tomada em consideração dos custos de construção às novas infra-estruturas, ou seja, às infra-estruturas a construir ou acabadas de construir. Com efeito, será conveniente evitar incluir custos de construção que já foram cobertos. Ainda, no que se refere aos custos de construção, está prevista uma disposição especial no sentido de não prejudicar os direitos adquiridos ao abrigo de contratos de concessão existentes no momento da entrada em vigor da presente proposta de directiva.

Os custos de investimento consistem, nomeadamente, nos custos de infra-estrutura destinados a reduzir danos relacionados com o ruído, tais como a colocação de barreiras acústicas junto às bermas das estradas.

Os custos da manutenção estrutural são proporcionais aos danos causados pelo tráfego de veículos nas infra-estruturas. Esses danos variam em função do peso por eixo. De acordo com uma teoria devidamente comprovada, esses danos são função do peso por eixo elevado ao expoente quatro. Assim, uma duplicação do peso faz multiplicar por 16 os danos causados ao pavimento. Embora não estejam relacionados com o peso dos veículos, os custos de manutenção periódica reflectem não só a intensidade de tráfego global mas também a sua composição.

Atendendo às grandes diferenças entre danos decorrentes do aumento do peso por eixo, a proposta de directiva prevê uma classificação de acordo com 4 categorias de veículos para melhor diferenciar as portagens em função dos danos (de acordo com o peso bruto máximo autorizado, o número de eixos e o tipo de suspensão).

b. Custos não cobertos dos acidentes

Os acidentes constituem um dos efeitos nefastos mais visíveis do transporte. Anualmente, na Europa, registam-se mais de 40 000 mortes e mais de 1,7 milhões de feridos graves em acidentes, sobretudo rodoviários. Além de representarem um custo para a sociedade calculado em dezenas de milhares de milhões de euros, o custo humano é incalculável.

Os prémios de seguro já cobrem parte dos custos da sinistralidade, mediante o reembolso, na maioria dos casos, dos prejuízos materiais e de parte das despesas médicas. As portagens devem, pois, incluir os custos não cobertos pelos seguros, parte destes estando a cargo da segurança social ou sendo cobertos pela sociedade em geral.

Mais especificamente, é conveniente ter em conta os custos reais para toda a sociedade. Esses custos abrangem os custos de reparação ou de substituição dos veículos, geralmente e em grande parte cobertos por regimes de seguros, bem como os custos administrativos dos serviços públicos mobilizados no quadro de acidentes, os custos dos serviços médicos, as perdas de capital humano (perdas actualizadas de potencial produtivo) e os custos dos danos corporais. Para não contabilizar os custos já internalizados dos seguros, convém subtrair os prémios de seguro, ou seja, as contribuições pagas pelos utentes às companhias de seguro.

c. Estimativa de custos

De uma forma geral, os custos de construção, exploração e manutenção das infra-estruturas são facilmente mensuráveis. Com efeito, podem ser deduzidos das contas públicas ou da contabilidade dos gestores de infra-estruturas. No caso dos custos dos acidentes de que não se conhece a importância financeira dada a ausência de mercado, é possível extrapolar esses valores monetários a partir de inquéritos objectivos. Existem diversos estudos, já realizados ou em fase de execução, que aplicam métodos que permitem obter valores monetários para os factores externos.

Para garantir uma aplicação coerente e harmonizada dos sistemas de portagens, a proposta de directiva retoma, num anexo, uma metodologia comum de cálculo da estrutura de custos. Nas situações em que não estão disponíveis os montantes correspondentes aos custos dos acidentes, são propostos valores médios. Se não puderem proceder a uma avaliação suficientemente correcta dos custos dos acidentes, os Estados-Membros podem recorrer a esses valores. É evidente que esses números são o reflexo da escolha de um método simplificado e que podem evoluir, nomeadamente em função dos dados mais precisos obtidos no plano regional ou local. A sua actualização regular é um elemento essencial do dispositivo de vigilância dos custos dos transportes.

2. Uma tarifação mais diferenciada

A Directiva 1999/62/CE apenas estabelece uma relação muito escassa, ou mesmo nula, com os prejuízos causados às infra-estruturas, o congestionamento ou os riscos de acidentes. As portagens oferecem a possibilidade de criar esta relação mediante uma maior diferenciação em função do tipo de veículo, do período do dia e do local, ou seja, de uma tomada em consideração mais afinada dos custos, conforme as situações.

Para estabelecer esta relação, a proposta de directiva oferece, pois, aos Estados-Membros a possibilidade de introduzirem variações nas portagens, de acordo com vários factores:

- A distância percorrida,
- A localização: a taxa de sinistralidade varia em função das zonas (urbanas ou rurais) e da densidade demográfica. Além disso, as condições climáticas mais rudes verificadas em determinadas zonas aumentam os custos de manutenção dos pavimentos.
- O tipo de infra-estrutura e a velocidade: as despesas de manutenção de uma auto-estrada e de uma estrada nacional são muito diferentes. O tipo de infra-estrutura determina, ainda, a velocidade dos veículos que a utilizam, com todas as consequências, nomeadamente, em matéria de acidentes.
- As características do veículo: o peso por eixo e o tipo de suspensão dos veículos pesados de mercadorias exercem uma grande influência nos arranjos e na manutenção das infra-estruturas. O tipo de motor, a fonte de combustível e as normas de emissão dos veículos (normas EURO) determinam o nível de poluição do ar. Saliente-se que a Directiva 1999/62/CE já adopta as normas EURO aplicáveis aos veículos como factor susceptível de ser tido em conta para alterar o preço das portagens. Por último, quanto maior o veículo, mais elevada a sua contribuição para o congestionamento.
- O período do dia e o nível de congestionamento: nos anos 90, na Europa, assistiu-se ao aparecimento de fenómenos de congestionamento em certas regiões e ao longo de determinados eixos, cuja persistência veio, entretanto, ameaçar a competitividade da economia. De acordo com o estudo mais recente sobre o assunto, os custos externos do congestionamento exclusivamente imputáveis ao tráfego rodoviário representam cerca de 0,5% do Produto Interno Bruto (PIB) comunitário, podendo vir a atingir 1% do PIB em 2010, ou seja, aproximadamente, 80 mil milhões de euros.

Esses níveis de congestionamento são, contudo, diferentes conforme se trata de horas de ponta ou não, de períodos normais ou de épocas de grandes migrações turísticas. Por outro lado, os vários níveis de congestionamento estão na origem de diferentes níveis de poluição.

Quanto à diferenciação de acordo com o eixo da rede rodoviária, nomeadamente para ter em conta o nível de congestionamento de tráfego, numa primeira fase essa diferenciação será facultativa. A proposta de directiva prevê que, a partir de Julho de 2008, os Estados-Membros devem fazer variar as portagens em função do eixo da rede.

Na prática, essas taxas são cobradas pelo gestor da infra-estrutura antes de conceder o acesso à sua porção de rede rodoviária. Esse sistema, actualmente materializado, na grande maioria dos casos, nas barreiras de portagem, praticamente permite diferenciar as tarifas de acordo com as características dos veículos, podendo mesmo ir até alterar essas características consoante os períodos do dia, o que constitui um primeiro passo para reflectir os custos externos do transporte.

Dentro de alguns anos, a generalização dos sistemas de localização por satélite permitirá aos Estados-Membros implantar grelhas de tarifação suficientemente afinadas para diferenciarem os preços dos transportes no tempo e no espaço, por forma a melhor reflectirem os seus custos no ponto de utilização. A colocação em serviço, dentro de alguns anos, do sistema europeu Galileo contribuirá para alcançar este objectivo.

3. As redes e os utilizadores em causa

O quadro comunitário em matéria de tarifação da utilização das infra-estruturas deve incidir nas redes e nos utilizadores a quem o mercado interno interessa mais directamente. Logo, deve incidir nos veículos pesados de mercadorias com mais de 3,5 toneladas e nos itinerários principais.

a. Os veículos de transporte de mercadorias com mais de 3,5 toneladas

A directiva Eurovinheta aplica-se aos veículos que se destinam exclusivamente ao transporte rodoviário de mercadorias e cujo peso bruto máximo autorizado seja igual ou superior a 12 toneladas. Com esta proposta de directiva, o quadro comunitário em matéria de tarifação das infra-estruturas passa a ser aplicável aos veículos de transporte de mercadorias com mais de 3,5 toneladas. Embora transportem menos mercadorias, os veículos de menor tonelagem causam danos às infra-estruturas e contribuem directamente – tanto quanto um veículo pesado – para aumentar o congestionamento na rede rodoviária e o número de acidentes.

Saliente-se que o âmbito de aplicação da proposta de directiva é coerente com a legislação comunitária em matéria de transportes rodoviários, que de uma forma geral abrange os veículos com mais de 3,5 toneladas. A título de exemplo, refira-se o Regulamento (CEE) n.º 881/92 do Conselho, de 26 de Março de 1992, relativo ao acesso ao mercado dos transportes rodoviários de mercadorias na Comunidade, a Directiva 98/76/CEE sobre o acesso à profissão, os Regulamentos 3820/85 e 3821/85 sobre os tempos de condução e de repouso e a Directiva 2002/15/CE sobre o tempo de trabalho, etc..

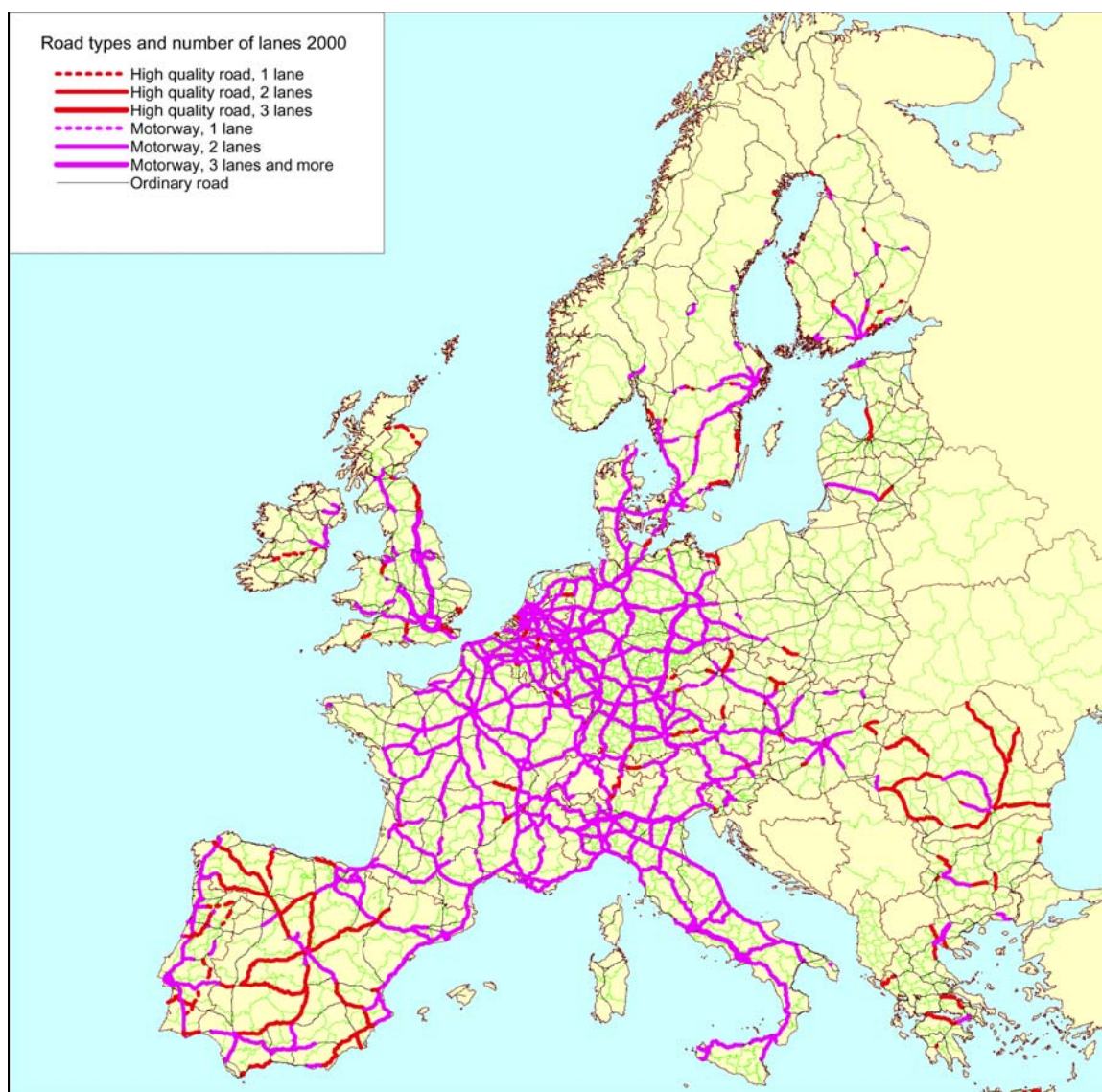
Os veículos que não satisfazem esta condição não são abrangidos pelo âmbito de aplicação da directiva. Dada a sua muito pequena tonelagem, são de facto muito pouco implicados em trajectos intra-comunitários.

A problemática das viaturas particulares também se coloca em termos diferentes. Os seus custos de congestionamento podem ser consideráveis, particularmente no meio urbano. A circulação automóvel continua, contudo, em larga medida a constituir tráfego nacional, com

excepção do tráfego turístico sazonal. A Comissão pretende deixar aos Estados-Membros e aos municípios a iniciativa e a responsabilidade de desenvolverem as suas próprias estratégias para essa categoria de utilizadores. Se, no estrito cumprimento do princípio da subsidiariedade, as autoridades locais pretenderem aplicar uma tarifação da utilização das infra-estruturas às viaturas particulares, podem obviamente inspirar-se nas grandes linhas da presente directiva.

b. Os itinerários principais

Trata-se essencialmente da rede transeuropeia de transportes (RT-T), conforme definida 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 transportes³. Actualmente, representa cerca de 60 000 km de auto-estradas e estradas normais de elevada qualidade a nível do território da União Europeia (à título indicativo, ver mapa da rede transeuropeia de transportes em 2001).



³ JO L 228 de 9.9.1996, p. 1.

Tipo de via e quantidade de faixas de rodagem em 2000

----- estrada de elevada qualidade, 1 faixa de rodagem

_____ estrada de elevada qualidade, 2 faixas de rodagem

_____ estrada de elevada qualidade, 3 faixas de rodagem

----- auto-estrada, 1 faixa de rodagem

_____ auto-estrada, 2 faixas de rodagem

_____ auto-estrada, 3 faixas de rodagem

_____ estrada normal

Se nos contentássemos com uma tarifação circunscrita à rede RT-T, poderiam produzir-se fenómenos de desvio de tráfego para as estradas nacionais paralelas ou para outros eixos com forte densidade urbana, com todas as consequências em termos de regulação de tráfego e de congestionamento, sem esquecer os acidentes e os problemas ambientais. A título de exemplo, refira-se a EN 7 paralela à Auto-estrada A7, entre Lyon e Marselha, a EN 10 paralela à A10, entre Bordéus e Paris, ou a EN II paralela à auto-estrada A7, entre Figueras e Barcelona. Assim, propõe-se que, em determinados casos, se a estrada nacional ou itinerário principal passar a alguns quilómetros de uma auto-estrada, os Estados-Membros possam alargar o âmbito de aplicação do quadro comunitário a esses itinerários paralelos. A proporcionalidade destas medidas será apreciada numa base casuística pela Comissão.

Esta definição da rede abrangida pelo quadro comunitário não impede os Estados-Membros, de acordo com o princípio da subsidiariedade, de estudar a possibilidade de aplicação de um sistema de tarifação das infra-estruturas às estradas que não fazem parte dos itinerários principais. Esta possibilidade ofereceria, em especial aos países candidatos à adesão, cuja rede principal é actualmente ainda limitada, a possibilidade de aplicar uma tarifação noutras estradas com vista a libertar meios financeiros para melhorar o conjunto da rede.

4. A utilização das receitas provenientes da cobrança de taxas

A proposta de directiva assenta num princípio geral segundo o qual as receitas provenientes das portagens e dos direitos de utilização devem ser utilizadas para promover a conservação da infra-estrutura rodoviária em que essas portagens são cobradas e beneficiar o sector de transportes no seu todo, tendo em atenção o desenvolvimento equilibrado das redes de transportes. Os Estados estão, pois, impedidos de utilizar essas receitas no quadro das suas despesas gerais, por exemplo, na área da saúde ou da educação. Compete à Comissão, aos Estados-Membros e à autoridade independente de supervisão das infra-estruturas, a instituir pelos Estados-Membros, velar pelo rigoroso cumprimento deste princípio.

A questão da correcta utilização das receitas revela-se tanto mais importante quanto a proposta de directiva oferece aos Estados-Membros a possibilidade de aumentarem os preços das portagens no caso das estradas construídas em zonas particularmente sensíveis, nomeadamente nas regiões de montanha (Alpes, Pirenéus). Para estas infra-estruturas, a proposta de directiva prevê a possibilidade de incluir uma majoração, na estrita condição de as receitas serem afectadas à melhoria dos transportes existentes e ao desenvolvimento de modos de transporte alternativos no mesmo corredor ou zona (por exemplo, a construção de uma ligação ferroviária Lyon-Turim). Contrariamente ao que acontece com o sistema de

“Ecopontos” aplicado ao trânsito em todo o território austríaco, estas majorações de taxas passariam a ter um objectivo claramente estabelecido: a promoção das redes de transportes - rodoviários e outros - numa zona bem definida.

Com efeito, o Livro Branco sobre a política europeia de transportes no horizonte 2010 chamou a atenção para os esforços a envidar para descongestionar os grandes eixos e realizar os troços necessários à construção das malhas das redes transeuropeias de transportes. A tarifação poderia, assim, ter um efeito multiplicador para o financiamento de novos troços nos corredores ou zonas multimodais situadas em regiões particularmente sensíveis.

III. OS BENEFÍCIOS DA TARIFAÇÃO

1. Um melhor funcionamento do mercado

A proposta de directiva irá contribuir de forma especial para o aumento da eficácia e da produtividade do sector de transportes rodoviários. Com um enquadramento comunitário em matéria de tarifação rodoviária, os utilizadores não só poderão pagar um preço mais justo, diferenciando as tarifas em função das características locais, mas também contribuir para criar condições de concorrência leal entre operadores na União Europeia. Este quadro de concorrência leal será de molde a reforçar a integração do mercado interno e, pois, a competitividade da economia europeia, evitando a fragmentação do espaço comunitário.

Esta directiva cria ainda um quadro estável e previsível em matéria de tarifação, que permitirá aos operadores posicionar-se e melhor decidir a sua estratégia de desenvolvimento no grande mercado.

Conforme sublinhado pelo Livro Branco sobre a política europeia de transportes no horizonte 2010, a tarifação da utilização das infra-estruturas poderá vir a substituir, nas zonas sensíveis, os sistemas de racionamento de direitos de circulação. Com efeito, na ausência de um sistema eficaz de tarifação dos veículos pesados de mercadorias na Europa, o sistema de “Ecopontos”, que faz a distribuição dos direitos de trânsito no território austríaco, foi introduzido como solução provisória destinada a conter os efeitos do tráfego de veículos pesados nos Alpes.

2. Uma utilização mais racional das infra-estruturas

Sempre que existam alternativas, a introdução de tarifas diferenciadas, consoante as zonas e as suas características territoriais, promoverá o recurso sustentável às redes menos congestionadas e aos meios de transporte mais seguros e mais respeitadores do ambiente. Se houver redução dos obstáculos, da poluição atmosférica - por força da utilização de veículos pesados de mercadorias equipados com tecnologias que permitam reduzir o seu nível de emissões - e do número de acidentes, os custos actualmente associados aos transportes serão também reduzidos, aumentando a competitividade da economia europeia e da qualidade de vida.

3. Um ganho para a economia europeia

A tarifação gerará economias da ordem das várias dezenas de milhares de milhões de euros por ano, dada a diminuição do tempo perdido nas filas de trânsito e do número de acidentes, além da melhoria do estado do ambiente. A tarifação constitui, de facto, um incentivo, nomeadamente à substituição dos veículos poluentes por tecnologias mais funcionais e respeitadoras do ambiente. As demais medidas da política de transportes, como a definição de normas antipoluição mais rigorosas, permitirão reforçar estes desenvolvimentos positivos.

Note-se ainda que este sistema contribuirá para reduzir a distância total percorrida, ao incentivar os transportadores a otimizar a carga e os carregadores a adaptar a cadeia logística.

4. Um apoio ao financiamento de novas infra-estruturas

O Livro Branco sobre a política europeia de transportes no horizonte 2010 chamou a atenção para os esforços a empreender no sentido de descongestionar os grandes eixos e realizar as ligações necessárias à construção das malhas das redes transeuropeias de transportes. O custo da realização das infra-estruturas em falta, cujo traçado foi aprovado pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho em 1996, está actualmente calculado em 600 mil milhões de euros, no mínimo, incluindo 100 mil milhões de euros nos futuros Estados-Membros. Até à data, não foi encontrada solução para fazer face a estas necessidades, que estão bastante fora do alcance dos orçamentos nacionais e comunitário. Até agora, coube essencialmente aos orçamentos públicos assumir o encargo das infra-estruturas de transporte. Actualmente, esta opção deixa de ser possível e realista tendo em conta quer os níveis de investimento necessários numa Europa alargada quer as actuais limitações orçamentais.

Com uma tarifação diferenciada das infra-estruturas, será possível libertar um excedente de receitas em relação à situação actual. Estes excedentes financeiros permitirão alguma margem de manobra o nível dos orçamentos públicos para financiamento de novos investimentos no sector dos transportes e aumento da capacidade da rede.

De salientar ainda a possibilidade de os Estados-Membros virem a aplicar aumentos das taxas de portagem, até 25% da portagem média, nas zonas particularmente sensíveis, para cobertura dos financiamentos cruzados a favor de outras infra-estruturas de transporte com um elevado interesse europeu situadas num mesmo corredor ou zona de transporte. Esse excedente de receitas, combinado com um esforço de concentração dos fundos provenientes do conjunto das taxas de infra-estruturas na construção de certos eixos ou troços, contribuirá de forma efectiva para a conclusão da rede transeuropeia.

Outros instrumentos contribuirão para este objectivo, nomeadamente os previstos na Comunicação da Comissão de 23 de Abril de 2003 “*Desenvolver a rede transeuropeia*”, cujo objectivo reside, nomeadamente, na promoção de parcerias entre o sector público e privado e na generalização e interoperabilidade dos sistemas de teleportagem rodoviária na Comunidade⁴.

5. Um sistema mais transparente e menos discriminatório

A reforma das condições de pagamento das portagens e dos direitos de utilização introduz uma maior transparência na fixação dos preços cobrados ao utente. Trata-se de um sinal económico claro que deve ser transmitido aos utilizadores. Os utilizadores terão acesso a informações tarifárias que lhes permitam otimizar os seus trajectos e optar pelos itinerários ou modos que apresentem custos mais baixos. Um melhor conhecimento dos níveis de custos gerados e dos seus reflexos ao nível do sistema de tarifação permitirá responsabilizar os utilizadores pelos custos produzidos.

Além disso, com o controlo dos custos dos transportes e um enquadramento atento da tarifação, será assegurado o bom funcionamento do mercado único e serão evitadas as

⁴ COM(2003) 132 final.

discriminações em matéria de tarifas. Com efeito, devem ser criadas condições transparentes para uma tarifação justa e não discriminatória.

IV. MEIOS CONCRETOS PARA ASSEGURAR A APLICAÇÃO

1. A compensação do imposto anual sobre os veículos

O principal objectivo da tarifação das infra-estruturas não é criar receitas novas mas sim bons incentivos económicos às operações de transporte, por via de uma estrutura que tenha mais em conta os custos externos e de infra-estrutura ao nível do preço dos transportes. A tarifação visa ainda facilitar os investimentos no sector rodoviário e noutros modos de transporte sempre que necessário.

Convém em primeiro lugar salientar que a presente proposta de directiva assenta, no que se refere à base de cálculo das portagens, nos custos totais de infra-estrutura (custos de construção, de exploração e de manutenção). A proposta de directiva também acrescenta a essa base de cálculo os custos dos acidentes, oferecendo simultaneamente a possibilidade de diferenciar essas taxas de portagem em função de certos custos externos em matéria de ambiente e de congestionamento.

Para compensar o peso da introdução de um sistema de taxas sobre as infra-estruturas, a proposta de directiva permite aos Estados-Membros compensarem a introdução de portagens e/ou de direitos de utilização, nomeadamente através da redução do imposto anual de circulação (harmonizado pela Directiva 1999/62/CE). O imposto anual sobre veículos assenta na propriedade do veículo e não na sua utilização. É calculado um vez por ano, sob a forma de um montante único. A tarifação das infra-estruturas pode dar lugar à substituição total ou parcial deste imposto por novas regras mais equitativas, já que permitirão criar taxas capazes de reflectir de forma mais clara os custos inerentes à utilização da infra-estrutura. Essas taxas passam a ser calculadas em função da distância percorrida, moduladas de acordo com os desempenhos ambientais dos veículos (normas EURO, conforme previsto na directiva existente) e com o seu peso por eixo, o nível de congestionamento e os acidentes na rede.

No que se refere às consequências da instauração de um sistema deste tipo para o sector de transporte rodoviário, a Comissão poderá examinar as condições de aplicação de uma regulamentação que permita harmonizar certas cláusulas contratuais tendo em vista proteger a relação entre transportadores e carregadores. Esta possibilidade, equacionada no Livro Branco da Comissão sobre a política de transportes no horizonte 2010, poderá permitir a revisão, se for caso disso, dos preços praticados pelos transportadores em caso de aumento sensível dos seus encargos decorrentes da instauração de sistemas de tarifação das infra-estruturas nos Estados-Membros.

2. Os dispositivos técnicos de tarifação das infra-estruturas

Os sistemas de cobrança de portagens mais conhecidos obrigam à paragem do veículo nas praças de portagem o que, além de gerar incómodos para os utilizadores, pode estar na origem de longos tempos de espera. A este respeito, a directiva estabelece que os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para que as taxas sejam cobradas por forma a criar o mínimo de obstáculos à livre circulação e evitar qualquer controlo obrigatório nas fronteiras internas da Comunidade.

A implantação de um novo sistema de tarifação da utilização das infra-estruturas deveria tirar o melhor proveito possível das novas tecnologias. Estas já permitem a instauração de sistemas que automatizam as transacções financeiras, além de registarem o número de quilómetros, as

características técnicas dos veículos e a identificação de um percurso, graças aos sistemas de radionavegação por satélite. Esses sistemas oferecem, assim, a possibilidade de aplicar políticas tarifárias mais diferenciadas no tempo e no espaço e com um custo bastante menor que os sistemas tradicionais.

Ora, quando se desenvolvem sistemas electrónicos de cobrança de taxas que utilizam tecnologias diferentes, corre-se o risco de levantar novas barreiras artificiais numa Europa unificada e de criar dificuldades inaceitáveis para os condutores. Para obviar a esta situação indesejável, é extremamente importante que esses sistemas sejam interoperáveis à escala europeia. Para o efeito, a Comissão adoptou, em 23 de Abril de 2003, uma proposta de directiva sobre um serviço europeu de teleportagem que contribuirá para a criação de condições mais favoráveis à utilização racional das redes transeuropeias de transportes. A proposta visa criar um serviço europeu de cobrança electrónica de portagens, a fim de assegurar a interoperabilidade dos sistemas de pagamento no mercado interno. Este sistema deverá permitir reduzir os obstáculos, melhorar os fluxos de tráfego e limitar o número de transacções em numerário nas cabinas de portagem. Os utilizadores terão, com efeito, a possibilidade de celebrar contratos de adesão junto dos operadores das várias secções das redes. A proposta prevê que os operadores dos sistemas de cobrança de taxas devem estar em condições de assegurar o serviço a partir de 1 de Janeiro de 2005 para todos os veículos com mais de 3,5 toneladas.

Os sistemas mais recentes, em fase de instalação, não obrigam a abrandar à passagem das barreiras de portagem. Assentam nas tecnologias de comunicação microondas de pequeno alcance, que necessitam da instalação a bordo dos veículos de dispositivos que comunicam com balizas no exterior para identificação do veículo e realização das transacções financeiras. Esta experiência está na base do desenvolvimento de sistemas essencialmente assentes nas comunicações, já não com balizas terrestres, mas com um sistema de satélites (actualmente o GPS e futuramente Galileo) que, além de possibilitar a permanente localização do veículo, também permite ter conhecimento dos trajectos e calcular as taxas a pagar, sendo o pagamento assegurado por telefonia móvel (GSM).

3. Uma autoridade independente de supervisão das infra-estruturas

A tarifação das infra-estruturas rodoviárias deverá processar-se paralelamente à criação, em cada Estado-Membro, de uma autoridade independente de supervisão das infra-estruturas, cujas tarefas principais serão:

- controlar o funcionamento dos sistemas nacionais de tarifação a fim de garantir a transparência e a não discriminação entre operadores;
- verificar que os recursos financeiros provenientes das portagens e dos direitos de utilização das infra-estruturas de transporte sejam, nos termos da proposta de directiva, reinvestidos nas redes de transporte. É necessário evitar que esses excedentes financeiros sejam desviados para outros investimentos não produtivos no sector de transportes.

Com efeito, a proposta de directiva não deixa a afectação dos meios financeiros ao acaso. Está previsto que essas receitas sejam utilizadas na manutenção da rede viária e em projectos sustentáveis no sector de transportes.

- procurar criar sinergias entre as diferentes fontes de fundos destinados às infra-estruturas de transporte.

Em resumo, essa autoridade deverá garantir que o cálculo das taxas de portagem na rede transeuropeia e estradas concorrentes dessa mesma rede, bem como a utilização das receitas

das portagens e dos direitos de utilização obedeam ao disposto na directiva comunitária. Deverá ser independente para ter em conta, sem discriminação e na maior transparência, os interesses tanto do sector público como do sector privado. Como é sabido, este último explora, num grande número de casos, as estradas, ou algumas estradas, da rede sujeita à cobrança de taxas.

Os Estados-Membros poderão criar essa estrutura em função das necessidades, adaptando-a às especificidades da rede nacional.

V. ELEMENTOS DE ANÁLISE DO IMPACTO DA PROPOSTA

O transporte rodoviário origina factores externos que variam fortemente em função do local e do período do dia em que o trajecto é realizado, do tipo de infra-estrutura e das características do veículo. O projecto RECORDIT⁵ analisou esses custos para os diferentes modos de transporte na União Europeia e avaliou as incidências de um regime de tarifação dos veículos pesados de mercadorias. Os custos foram afectados de acordo com o local e a densidade demográfica.

No caso dos pesados de mercadorias, também foi analisada a tarifação do transporte rodoviário assente nos custos externos, com base no modelo SCENES⁶ para o ano de 2020. O modelo estabelece uma comparação entre um cenário de base e um cenário alternativo com tarifação.

A presente proposta de directiva contribuirá para a redução dos efeitos indesejáveis externos ao transporte rodoviário. Com efeito, as portagens diferenciadas promoverão a utilização de veículos menos poluentes e a optimização dos canais de distribuição, as estradas mais respeitadoras do ambiente disporão de uma vantagem concorrencial e os utilizadores serão incentivados a alterar o seu comportamento e a ter em conta os custos reais do transporte.

A capacidade oferecida pelas diferentes redes passará a ser utilizada de forma mais racional e eficaz, reduzindo o congestionamento e, pois, os tempos de espera. A longo prazo, os agentes económicos serão incentivados a reorganizar a sua cadeia logística e mesmo a adaptar as suas opções modais com base em sinais económicos claros, com efeitos benéficos para o ambiente, para além das vantagens para o sector de transportes.

Além disso, graças a um sistema de taxas sobre as infra-estruturas, é de prever um excedente de receitas nas regiões congestionadas e com forte densidade demográfica. Esse excedente será utilizado para melhorar a eficácia do sector de transportes no seu conjunto.

Entre as incidências do novo sistema de tarifação proposto, salienta-se:

- **A alteração dos itinerários dos veículos pesados**

Atendendo a que os veículos que transitam nas zonas sensíveis poderão ser sujeitos a taxas mais elevadas, o transporte rodoviário de mercadorias terá tendência para evitar essas zonas e

⁵ RECORDIT (*Real Cost reduction of door-to-door intermodal transport*): projecto financiado no âmbito do 5.º programa-quadro de investigação e desenvolvimento. Os relatórios sobre o projecto podem ser consultados no seguinte endereço Internet: www.recordit.org.

⁶ SCENES (*Scenarios for European transport*): projecto financiado no âmbito do 4.º programa-quadro de investigação no domínio dos transportes. Para mais informações, consultar o relatório final no seguinte endereço: http://europa.eu.int/comm/transport/extra/final_reports/strategic/SCENES.pdf

para se concentrar mais nas estradas interurbanas, em que os custos da poluição são mais baixos. Quando as zonas de montanha forem zonas de passagem obrigatória, os modos alternativos e, nomeadamente os dispositivos de transporte rodoferroviário, tirarão proveito do efeito correctivo imprimido pela directiva sobre as portagens rodoviárias.

- **A modificação da frota de veículos pesados**

A taxa por tonelada para os veículos pequenos/médios que circulam na rede transeuropeia será superior à taxa por tonelada para os veículos pesados. Com efeito, os veículos pequenos/médios transportam menos toneladas de mercadorias que os pesados para absorver a taxa. Embora transportem menos mercadorias que os veículos pesados, as viaturas pequenas também causam danos às infra-estruturas, contribuindo directamente - tal como um pesado - para aumentar o congestionamento da rede RT e o número de acidentes. O novo sistema de tarifação deveria por conseguinte incentivar, em certa medida, a utilização de veículos de tonelagem superior e, assim, a optimização do transporte rodoviário de mercadorias.

O exemplo da tarifação na Suíça aponta para um forte impacto em termos de reestruturação da frota de veículos. Na sequência da introdução da taxa de utilização por quilómetro, as vendas de veículos pesados cresceram 45%, com um grande aumento dos pesados com mais de 26 toneladas. Atendendo a que a taxa de utilização suíça se aplica a toda a rede, o efeito de uma política limitada à RT-T em termos de frota deveria ser mais limitado, mas continuando a ser significativo na medida em que essa rede suporta 50% do tráfego em toneladas.km.

Além disso, a tarifação da utilização das infra-estruturas rodoviárias deveria conduzir a outras mudanças positivas, designadamente a progressos a nível da tecnologia dos veículos, do tipo de exploração das empresas de transporte rodoviário e da gestão da logística das mercadorias. A diferenciação das portagens deverá ter um impacto positivo na frota de veículos. A título de exemplo, as estimativas feitas por ocasião da introdução de um novo sistema de tarifação na Alemanha mostram, até 2010, uma redução drástica dos veículos EURO III e um aumento da quota dos veículos EURO V que, neste horizonte temporal, ultrapassaria os 50%.

VI. CONCLUSÃO

Os utilizadores dos transportes têm o direito de saber o que pagam e porquê. É, pois, necessário promover sistemas em que os custos de utilização das infra-estruturas se reflectem nos preços pagos pelos utentes dos transportes sem, contudo, afectar o acesso a um serviço de qualidade e com continuidade em todo o território.

Um cada vez maior número de Estados-Membros opta pela implantação de sistemas de tarifação das infra-estruturas que fazem repercutir esses custos nos utilizadores. Face a essas iniciativas isoladas dos Estados-Membros e tendo em conta a importância dos transportes rodoviários para a economia europeia, o actual quadro comunitário de tarifação deve ser reforçado. Essas iniciativas nacionais fazem correr o risco de criar novas distorções e, nessa medida, de comprometer o bom funcionamento do mercado interno.

É neste contexto, e no seguimento dos pedidos reiterados dos Estados-Membros e do Conselho e do Parlamento Europeu, que a Comissão apresenta uma proposta de alteração da Directiva 1999/62/CE, relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infra-estruturas. Este quadro comunitário constitui um importante complemento do mercado interno tendo em vista garantir uma liberdade de circulação sustentável.

Esta reforma dará um grande contributo para a melhoria da eficácia e da produtividade do sector de transportes. As receitas da tarifação permitirão financiar os projectos da rede transeuropeia que, actualmente, estão muito fora do alcance dos orçamentos nacionais e comunitários. A longo prazo, transportadores e carregadores serão convidados a reorganizar a sua cadeia logística.

A proposta de directiva cria um quadro que permitirá aos Estados-Membros, no respeito do princípio da subsidiariedade, conceder bons incentivos económicos às operações de transporte, através de uma estrutura de preços que permita melhor reflectir os custos impostos à sociedade.

A tarifação gradual dos transportes comerciais poderá ainda servir de caso de estudo, bem como incentivar os Estados-Membros, se assim o desejarem, a introduzir a tarifação para as viaturas particulares, nomeadamente em meio urbano.

VII. SÍNTESE DAS ALTERAÇÕES À DIRECTIVA 1999/62/CE

Artigo 1º da proposta de directiva

- O **ponto 1** altera o artigo 2º da Directiva 1999/62/CE, que inclui as definições dos termos utilizados no texto da directiva. Entre as novas definições consta a definição da rede a que se irão aplicar as portagens (novas alíneas a) e a-A), que substituem o conceito de “auto-estrada” constante da Directiva 1999/62/CE), a noção de “custo de construção” (noção que não se encontra definida na Directiva 1999/62/CE), a noção de “veículo” (a directiva passa a ser aplicável aos veículos de transporte de mercadorias com mais de 3,5 toneladas). Finalmente, o artigo 2º, remetendo para um anexo para maior clareza, integra toda a actual nomenclatura dos veículos em matéria de emissões EURO.
- O **ponto 2** adapta o artigo 6º da Directiva 1999/62/CE, numa preocupação de coerência do texto, para ter em conta a nova possibilidade oferecida pela proposta de directiva de reduzir as taxas sobre os veículos em conformidade com o novo artigo 7º-B.
- O **ponto 3** altera e acrescenta várias disposições ao artigo 7º da Directiva 1999/62/CE.
 - É substituído o n.º 2, relativo à rede de auto-estradas sujeita a cobrança de portagens. A abordagem assente no conceito de “auto-estrada” é substituída pela abordagem desenvolvida noutros actos comunitários, assente no conceito de “rede rodoviária transeuropeia”, a que se vêm juntar as estradas concorrentes dessa mesma rede. O conceito de “estradas concorrentes da rede transeuropeia” responde às preocupações actualmente manifestadas nos Estados-Membros confrontados com fenómenos de desvios de tráfego para os eixos não sujeitos ao pagamento de portagens.
 - O n.º 4, relativo ao carácter não discriminatório das taxas de infra-estrutura, passa a ter uma redacção mais completa.
 - O n.º 5-A visa a adaptação da Directiva 1999/62/CE ao progresso técnico em matéria de portagens, ou seja, os sistemas de cobrança electrónica. Com efeito, trata-se de assegurar que esses sistemas sejam instaurados por forma a não prejudicar o sector rodoviário nem criar obstáculos à livre circulação de veículos.

- O n.º 9 desenvolve a base de cálculo dos valores médios ponderados das portagens. O texto da Directiva 1999/62/CE é substituído pela nova abordagem da presente proposta (custos totais de infra-estrutura e custos de acidentes).
- O n.º 10 da Directiva 1999/62/CE é substituído pela nova abordagem no que se refere à diferenciação dos valores médios ponderados das portagens. Os Estados poderão passar a cobrar taxas de portagem diferenciadas de acordo com os diferentes tipos de veículos, o período do dia e o nível de congestionamento, além do eixo da rede rodoviária. A proposta de directiva prevê ainda que a variação das taxas de portagem em função do eixo da rede seja tornada obrigatória a partir de Julho de 2008.
- O novo n.º 11 prevê a possibilidade de aplicar aumentos de preços das portagens nas zonas particularmente sensíveis e, nomeadamente, nas zonas de montanha. Esta disposição constitui um elemento inovador essencial da proposta de directiva e visa apoiar a realização da rede de transportes (rodoviários e outros) nessas zonas sensíveis. Esses aumentos de preços serão aplicados sob o rigoroso controlo da Comissão.
- O novo n.º 12 inclui uma modalidade de execução prática das portagens pelos Estados-Membros. É o reflexo da nova abordagem que visa uma maior diferenciação das portagens.
- O **ponto 4** adita os artigos 7º-A e 7º-B à Directiva 1999/62/CE. O artigo 7º-B define os princípios de cálculo das portagens segundo uma metodologia comum. Esta metodologia é desenvolvida num novo Anexo III à Directiva 1999/62/CE. O artigo 7º-B autoriza os Estados-Membros que aplicam taxas sobre as infra-estruturas a conceder uma compensação por esses encargos. Essa compensação aplica-se aos impostos sobre os veículos, sem contudo excluir outro tipo de compensações.
- O **ponto 5** acrescenta os artigos 8º-A e 8º-B à Directiva 1999/62/CE. O artigo 8º-A impõe aos Estados-Membros a criação de uma autoridade independente de supervisão das infra-estruturas. Trata-se de uma medida necessária à correcta aplicação do novo enquadramento instaurado pela directiva. O artigo 8º-B precisa as condições da concessão de abatimentos e de reduções das portagens.
- O **ponto 6** diz essencialmente respeito à alteração do conceito de afectação das receitas provenientes das taxas de infra-estrutura constante do artigo 9º da Directiva 1999/62/CE. Enquanto que, de acordo com a Directiva 1999/62/CE, os Estados-Membros são livres de afectar essas receitas a qualquer tipo de despesa, a nova proposta prevê que essas receitas sejam afectadas ao sector de transportes, tendo em vista o desenvolvimento equilibrado das redes de transportes.
- O **ponto 7** adita os artigos 9º-A, 9º-B e 9º-C à Directiva 1999/62/CE. O artigo 9º-A impõe aos Estados-Membros a realização dos controlos adequados, bem como um regime de sanções, que permitam garantir a correcta aplicação da directiva. O objectivo do artigo 9º-B consiste na actualização dos anexos técnicos da directiva e, em especial, da nova metodologia de cálculo das portagens. O artigo 9º-C, por seu lado, introduz o procedimento de comitologia e um procedimento de consulta da Comissão. Esta disposição traduz-se na aplicação prática das novas competências da Comissão em matéria de taxas sobre as infra-estruturas (para a definição da rede abrangida pela directiva, o controlo dos parâmetros de cálculo das portagens, etc..)

- O **ponto 8** altera o artigo 11º da Directiva 1999/62/CE. Prevê a apresentação de um relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação e os efeitos da directiva até 1 de Julho de 2008.
- O **ponto 9** tem por objectivo uma actualização dos direitos de utilização previstos no Anexo II da Directiva 1999/62/CE. Esses direitos de utilização, fixados em 1999, foram adaptados de acordo com um factor de correcção calculado com base na taxa de inflação da União Europeia em 2000 (1,9%), 2001 (2,2%) e 2002 (2,1%).
- O **ponto 10** introduz um Anexo 0, que retoma as várias normas EURO aplicáveis aos veículos (ver também ponto 1).
- O **ponto 11** introduz um novo Anexo III, que retoma a metodologia de cálculo das portagens (ver igualmente ponto 4).

Artigo 2º da proposta de directiva

Diz respeito à adopção das disposições legislativas, regulamentares e administrativas pelos Estados-Membros para dar cumprimento à proposta de directiva.

Artigo 3º da proposta de directiva

Refere-se à entrada em vigor da proposta de directiva.

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera a Directiva 1999/62/CE relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infra-estruturas

(Texto relevante para efeitos do EEE)

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 artigo 71º.

Tendo em conta a 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-estruturas⁷ e, nomeadamente, o seu artigo 7º,

Tendo em conta a proposta da Comissão⁸,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu⁹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões¹⁰,

Deliberando em conformidade com o procedimento previsto no artigo 251º do Tratado¹¹,

Considerando o seguinte:

- (1) A eliminação das distorções de concorrência entre as empresas de transporte dos Estados-Membros, o bom funcionamento do mercado interno e a melhoria da competitividade obrigam à criação de mecanismos equitativos de imputação dos custos de utilização das infra-estruturas aos transportadores. Com a adopção da Directiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, já se atingiu um certo nível de harmonização.
- (2) Para assegurar condições de transporte sustentáveis na Comunidade, é indispensável uma tarifação mais equitativa da utilização da infra-estrutura rodoviária. O objectivo da utilização optimizada da rede rodoviária existente e de uma sensível redução dos seus efeitos negativos deverá, na medida do possível, ser atingido sem encargos suplementares para os operadores, com vista a assegurar um crescimento económico sólido e o bom funcionamento do mercado único.

⁷ JO L 187 de 20.7.1999, p. 42.

⁸ JO C [...] de [...], p. [...].

⁹ JO C [...] de [...], p. [...].

¹⁰ JO C [...] de [...], p. [...].

¹¹ JO C [...] de [...], p. [...].

- (3) No Livro Branco sobre “A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções”, a Comissão anunciou que iria propor uma directiva sobre a tarifação das infra-estruturas rodoviárias. Em 12 de Fevereiro de 2003, quando da adopção do relatório sobre as conclusões do Livro Branco, o Parlamento Europeu confirmou a necessidade de tarifar as infra-estruturas. Além disso, o Conselho Europeu de Copenhaga de Dezembro de 2002 e o Conselho Europeu de Bruxelas de Março de 2003 acolheram favoravelmente o propósito da Comissão de apresentar uma nova Directiva “Eurovinheta”.
- (4) Para determinação do preço das portagens, a Directiva 1999/62/CE toma em consideração os custos de construção, exploração, manutenção e desenvolvimento das infra-estruturas. Para evitar a inclusão dos custos de construção já cobertos, a tomada em conta desses custos apenas deve ser aplicada às novas infra-estruturas, ou seja, às infra-estruturas a realizar ou acabadas de ser construídas. No que se refere à tomada em consideração dos custos de construção, convirá contudo prever uma disposição especial para não prejudicar os direitos adquiridos ao abrigo de contratos de concessão existentes no momento da entrada em vigor da directiva.
- (5) Sempre que os Estados-Membros decidam criar portagens, convirá ainda ter em atenção os custos decorrentes dos acidentes que não são cobertos por seguros e que constituem um encargo para a sociedade.
- (6) As operações de transporte rodoviário internacional concentram-se na rede transeuropeia de transportes rodoviários. Além disso, a realização do mercado interno é essencial para o transporte comercial. Nestas circunstâncias, o quadro comunitário deve abranger o transporte comercial na rede rodoviária transeuropeia, conforme 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 transportes¹². Para evitar os desvios de tráfego, com todas as eventuais consequências graves para a segurança rodoviária e tendo em vista a utilização otimizada da rede de transportes, os Estados-Membros devem poder cobrar portagens em qualquer estrada que seja concorrente directa da rede transeuropeia (rede rodoviária principal). Em conformidade com o princípio da subsidiariedade, os Estados-Membros podem aplicar portagens e/ou direitos de utilização nas estradas não pertencentes à rede rodoviária principal, no respeito das regras do Tratado.
- (7) O facto de o utilizador poder tomar as decisões que irão influenciar o preço das portagens, ao optar por veículos menos poluentes, itinerários menos vulneráveis em termos ecológicos, períodos de menor saturação e itinerários e veículos mais seguros, constitui um dos elementos essenciais de um sistema de portagens. Assim, é conveniente que os Estados possam diferenciar as portagens de acordo com o tipo de veículo, a categoria de emissões (classificação “EURO”) e o nível de danos causados às vias, bem como com o local, o período do dia e o nível de congestionamento. Essa diferenciação deverá ser proporcional ao objectivo a atingir.
- (8) Os encargos financeiros para o sector de transportes rodoviários não deverão, na medida do possível, ser aumentados, mas sim repartidos de forma diferente, substituindo um sistema de impostos e de encargos fixos por um sistema de taxas de utilização. Ao introduzir portagens e/ou direitos de utilização, os Estados-Membros devem, pois, poder baixar, nomeadamente, as taxas dos impostos anuais sobre os

¹² JO L 228 de 9.09.1996, p. 1. Decisão alterada pela Decisão n.º 1346/2001/ CE (JO L 185 de 6.07.2001, p. 1)

veículos, se for caso disso, abaixo dos níveis mínimos previstos no Anexo I da Directiva 1999/62/CE.

- (9) No que diz respeito ao financiamento das infra-estruturas, é necessário envidar esforços para reduzir o congestionamento e concluir as infra-estruturas da rede transeuropeia. Para assegurar o desenvolvimento de toda a rede de transportes, as receitas obtidas com essas taxas devem, pois, ser utilizadas na manutenção das infra-estruturas rodoviárias e para beneficiar o sector de transportes, contribuindo para o desenvolvimento equilibrado do conjunto das infra-estruturas.
- (10) O caso das zonas particularmente sensíveis, nomeadamente as regiões de montanha como os Alpes ou os Pirenéus, deverá merecer uma atenção especial. O lançamento de novos grandes projectos de infra-estruturas falhou frequentemente dada a ausência dos recursos financeiros suplementares necessários. Nas regiões particularmente sensíveis, os utilizadores deverão, pois, suportar um montante suplementar tendo em vista o financiamento de projectos essenciais, com um valor europeu muito elevado, e que, se for caso disso, estejam relacionados com outro modo de transporte no mesmo corredor e zona, cujo montante não poderá ser desproporcionado, para preservar a livre circulação de veículos. Esse montante deve estar ligado às necessidades financeiras do projecto. Além disso, deve estar relacionado com o valor de base das portagens, para não originar 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.
- (11) As taxas não devem ser discriminatórias nem implicar formalidades excessivas ou criar obstáculos nas fronteiras internas. Para o efeito, devem ser adoptadas medidas adequadas que permitam a sua liquidação a qualquer momento e através de diferentes meios de pagamento e que garantam a mesma facilidade de acesso ao dispositivo de pagamento electrónico (unidade embarcada a bordo do veículo), quer para o utilizador ocasional, quer para o utilizador frequente.
- (12) Para assegurar uma aplicação coerente e harmonizada do sistema de tarifação das infra-estruturas, os níveis de portagens fixados pelos Estados-Membros devem ter em conta os vários custos a cobrir de acordo com uma metodologia comum. Essa metodologia deve ainda prever estimativas dos custos dos acidentes, a utilizar quando um Estado-Membro não tiver realizado uma avaliação que reflecta de forma mais adequada as condições locais ou regionais. Os Estados-Membros comunicarão ainda à Comissão, para aprovação, os valores unitários e outros parâmetros que tencionem aplicar para calcular os vários elementos de custo das portagens.
- (13) Para assegurar a correcta aplicação das disposições da directiva, os Estados-Membros devem designar uma autoridade independente de supervisão das infra-estruturas rodoviárias. Este órgão é um elemento essencial para garantir, através de um controlo adequado, uma utilização equilibrada dos fundos disponíveis. Neste contexto, devem ser promovidas regras simples e claras quanto à possibilidade de criar sinergias entre as infra-estruturas de modos de transporte concorrentes num mesmo corredor.
- (14) 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 as exigências da Directiva 1999/62/CE ao progresso técnico e consultar os Estados-Membros para esse efeito. As medidas necessárias à aplicação da referida directiva devem ser aprovadas em conformidade com a Decisão

n.º 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão¹³.

- (15) Dado que os objectivos da acção prevista, ou seja, a harmonização das condições aplicáveis às portagens decorrentes da utilização das infra-estruturas rodoviárias, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros, podendo antes, devido à sua dimensão comunitária e tendo em atenção a salvaguarda do mercado interno de transportes, ser melhor alcançados ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas neste domínio, em conformidade com o princípio de subsidiariedade consagrado no artigo 5º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, tal como enunciado no referido artigo, a presente directiva não excede o que é necessário para atingir esses objectivos.

APROVARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

A Directiva 1999/62/CE é alterada como segue:

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 Conselho¹⁴ e ilustrada por mapas. Os mapas remetem para as secções correspondentes mencionadas no dispositivo e/ou no Anexo II da referida decisão;”

b) São aditadas as alíneas a-A) e a-B) seguintes:

“a-A) “rede rodoviária principal”: a rede rodoviária transeuropeia, bem como qualquer outra estrada para a qual o tráfego possa ser desviado da rede rodoviária transeuropeia e que seja concorrente directa de determinados troços dessa rede; inclui os troços urbanos dessas estradas;

a-B) “custos de construção”: os custos relacionados com a construção, incluindo, se for caso disso, o custo dos juros sobre o capital investido, das infra-estruturas novas ou que não tenham sido concluídas antes de [*15 anos antes da entrada em vigor da presente directiva*];”

c) na alínea b), a expressão “esse montante deve ter por base a distância percorrida e a categoria do veículo” é substituída pela expressão “esse montante deve ter por base a distância percorrida e os custos correspondentes por quilómetro”;

d) As alíneas d) e e) passam a ter a seguinte redacção:

“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 bruto máximo autorizado igual ou superior a 3,5 toneladas;

e) “veículo da categoria EURO 0”, “EURO I”, “EURO II”, “EURO III”, “EURO IV” ou “EURO V”, um veículo que satisfaz os limites de emissão indicados no Anexo 0 da presente directiva.”

¹³ JO L 184 de 17.07.1999, p. 23.

¹⁴ JO L 228 de 9.09.1996, p. 1.

- e) É suprimida a alínea f).
- 2) O artigo 6.º é alterado do seguinte modo:
- a) a expressão constante do n.º 2 “os Estados-Membros podem aplicar taxas reduzidas ou isenções:” é substituída pelo texto seguinte: “sem prejuízo do disposto no artigo 7º-B, os Estados-Membros podem aplicar taxas reduzidas ou isenções:”
 - b) a expressão constante do n.º 4 “sem prejuízo do segundo parágrafo do n.º 1 e dos n.ºs 2 e 3 do presente artigo” é substituída pelo texto seguinte: “sem prejuízo dos n.ºs 2 e 3 do presente artigo e do artigo 7º-B,”
- 3) O artigo 7º é alterado do seguinte modo:
- a) Os n.ºs 1 e 2 passam a ter a seguinte redacção:

“1. Os Estados-Membros podem manter ou introduzir portagens e/ou direitos de utilização, nas condições previstas nos n.ºs 2 a 12.

2. As portagens e direitos de utilização aplicam-se aos veículos definidos e à rede rodoviária transeuropeia. Os Estados-Membros podem alargar a cobrança de portagens e direitos de utilização a outras vias da rede rodoviária principal. Sem prejuízo do disposto no n.º 6, o alargamento a essas outras estradas fica sujeito ao procedimento previsto no n.º 5 do artigo 9º-C.

A presente directiva não prejudica o direito de os Estados-Membros aplicarem portagens e/ou direitos de utilização nas estradas que não pertençam à rede rodoviária principal, no respeito das regras do Tratado.”
 - b) O n.º 4 passa a ter a seguinte redacção:

“4. As portagens e direitos de utilização serão aplicados sem discriminação, directa ou indirecta, nomeadamente por razões ligadas à nacionalidade do transportador, ao país ou local de matrícula do veículo ou à origem ou destino do transporte.”
 - c) É aditado o n.º 5-A seguinte:

“5-A Os Estados-Membros que utilizam sistemas de cobrança electrónica de portagens e/ou de direitos de utilização colocarão à disposição de todos os veículos, no âmbito de acordos administrativos e económicos razoáveis, as unidades embarcadas adequadas (*on-board units* “OBU”). Esses acordos não devem prejudicar financeiramente nem de outra forma os utilizadores não regulares da rede rodoviária, por exemplo, com despesas administrativas suplementares ou exigências relacionadas com outros equipamentos suplementares.”
 - d) O segundo parágrafo do n.º 7 passa a ter a seguinte redacção:

“As taxas máximas serão revistas de dois em dois anos a partir de *[data de entrada em vigor da presente directiva]*. A Comissão fará as adaptações das taxas que se revelarem necessárias, de acordo com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 9º-C.
 - e) O terceiro parágrafo do n.º 7 é eliminado.
 - f) O n.º 9 passa a ter a seguinte redacção:

“9. O montante médio ponderado das portagens está relacionado com os custos de construção, exploração, manutenção e desenvolvimento da rede de infra-estruturas em causa, incluindo os custos de infra-estrutura que se destinam a reduzir os danos decorrentes do ruído e os custos correspondentes aos pagamentos efectivos efectuados pelo gestor da

infra-estrutura correspondentes a elementos ambientais objectivos como, por exemplo, a contaminação do solo e os custos directos ou indirectos dos acidentes que, não sendo cobertos por um regime de seguros, ficam a cargo da sociedade.

No que se refere à tomada em consideração dos custos de construção, o cálculo do montante médio ponderado das portagens não prejudica os direitos adquiridos ao abrigo de contratos de concessão existentes em ... [*data de entrada em vigor da presente directiva*]

g) O n.º 10 passa a ter a seguinte redacção:

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

a) Os vários tipos de veículos, conforme a classe de danos causados às estradas, em conformidade com o Anexo III, bem como a sua classe de emissão EURO, nos termos do Anexo 0;

b) O período do dia e o nível de congestionamento no eixo rodoviário em causa, desde que nenhuma das taxas de portagem exceda em 100% a portagem cobrada durante o período mais barato do dia;

c) O eixo em causa da rede rodoviária, de acordo com a sensibilidade da zona no plano ambiental, a densidade demográfica ou o risco de acidentes;

Qualquer variação no preço das portagens, consoante a categoria do veículo, o período do dia e o nível de congestionamento, bem como o eixo em causa da rede rodoviária, será proporcional ao objectivo a atingir.

O mais tardar em 1 de Julho de 2008, os Estados-Membros deverão introduzir variações nas taxas de portagem, de acordo com o eixo da rede rodoviária, nos termos da alínea c)”.

h) São inseridos os n.ºs 11 e 12 seguintes:

“11. Nalguns casos excepcionais de infra-estruturas situadas em regiões particularmente sensíveis, designadamente em regiões de montanha, e após consulta da Comissão, de acordo com o procedimento a que se refere o n.º 5 do artigo 9º-C, os montantes das portagens poderão ser aumentados para cobrir o financiamento cruzado dos custos de investimento de outras infra-estruturas de transportes com grande interesse europeu situadas no mesmo corredor e na mesma zona de transporte. Esse aumento não pode exceder 25% do montante das portagens. A aplicação desta disposição fica submetida à apresentação dos planos financeiros relativos às infra-estruturas em causa e de uma análise custo-benefício do novo projecto de infra-estrutura. Em caso de novos projectos transfronteiras, a aplicação desta disposição fica sujeita ao acordo dos Estados-Membros interessados.

Se a Comissão considerar que o aumento previsto não satisfaz as condições fixadas no presente número, solicitará o parecer do Comité instituído nos termos do n.º 1 do artigo 9º-C. Pode desaprovar os planos de aplicação de taxas apresentados pelo Estado-Membro em causa em conformidade com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 9º-C.

Quando a Comissão informar o Estado-Membro em causa de que tenciona solicitar o parecer do Comité, o prazo previsto no artigo 2.º da decisão do Conselho a que se refere o n.º 5 do artigo 9º-C fica suspenso por um período de 30 dias.

12. Cada Estado-Membro velará por que a classificação no plano das emissões e dos danos causados às vias pelos veículos matriculados no seu território possa ser facilmente identificada.

Se, durante um controlo, um condutor não puder apresentar os documentos necessários, os Estados-Membros podem aplicar portagens idênticas às aplicáveis à categoria de veículos mais poluentes e mais prejudiciais para as vias, ou seja, os veículos EURO 0 e os veículos da classe III de danos causados às vias.”

4) São inseridos os artigos 7º-A e 7º-B seguintes:

“Artigo 7º-A

1. Os Estados-Membros fixarão os níveis das portagens tendo em conta os diferentes custos a cobrir, em conformidade com a metodologia comum estabelecida no Anexo III. No caso de um Estado-Membro não ter efectuado uma avaliação que possa reflectir de forma mais adequada as condições locais ou regionais, serão utilizadas as estimativas de custos de acidentes constantes do ponto 2 do Anexo.

2. Os Estados-Membros comunicarão à Comissão os valores unitários e demais parâmetros necessários aplicados para calcular os diferentes elementos de custo. A Comissão aprovará esses valores e parâmetros após ter obtido o parecer do Comité a que se refere o n.º 1 do artigo 9º-C e de acordo com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 9º-C.

Artigo 7º-B

1. Sem prejuízo do disposto nos artigos 87º e 88º do Tratado e sob reserva das demais disposições de direito comunitário, os Estados-Membros podem, quando da introdução de um sistema de portagens e/ou de direitos de utilização das infra-estruturas, atribuir uma compensação relativamente a esses encargos, nomeadamente através de uma redução das taxas a aplicar aos impostos sobre os veículos, se for caso disso, a um nível inferior às taxas mínimas estabelecidas no Anexo I.

2. O nível de compensação deve estar relacionado com o nível das portagens e/ou dos direitos de utilização pagos. Os Estados-Membros podem, contudo, estabelecer uma média baseada na compensação atribuída às várias categorias de veículos mencionadas no anexo.

3. Os Estados-Membros agruparão num programa comum quer o sistema de portagens e/ou de direitos de utilização quer o regime de compensação. O regime de compensação deve ser aplicado no ano seguinte ao da introdução do novo sistema de portagens e/ou de direitos de utilização.”

5) São aditados os artigos 8º-A e 8º-B seguintes:

“Artigo 8º-A

1. Cada Estado-Membro assegurará a nomeação de uma autoridade independente de supervisão das infra-estruturas.

2. A autoridade independente de supervisão das infra-estruturas controlará o funcionamento do sistema de portagens e/ou de direitos de utilização por forma a garantir a transparência e a não discriminação entre os operadores.

3. Sem prejuízo da autonomia dos concessionários privados, a autoridade independente de supervisão das infra-estruturas verificará que as receitas provenientes das portagens e dos

direitos de utilização das infra-estruturas de transporte sejam utilizadas para desenvolver projectos sustentáveis no sector dos transportes.

4. A autoridade independente de supervisão das infra-estruturas promoverá a criação de sinergias em termos de financiamento mediante a coordenação das várias fontes de financiamento das infra-estruturas de transporte.

5. Os Estados-Membros informarão a Comissão sobre a designação da autoridade independente de supervisão, bem como sobre os seus domínios de responsabilidade.

Artigo 8º-B

Os abatimentos ou reduções eventualmente concedidos sobre as portagens estão limitados à poupança efectiva realizada sobre os custos administrativos pelo operador da infra-estrutura. Para fixar o nível de abatimento, não podem ser tidas em conta as poupanças de custos já compreendidas nas portagens cobradas.”

6) O artigo 9º é alterado do seguinte modo:

a) A alínea c) do n.º 1 passa a ter a seguinte redacção:

“c) impostos sobre seguros”.

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

“2. Sem prejuízo do disposto no n.º 11 do artigo 7º, as receitas provenientes de portagens e/ou de direitos de utilização serão empregadas na manutenção da infra-estrutura em causa e para beneficiar o sector de transportes no seu todo, tomando em consideração o desenvolvimento equilibrado das redes de transportes.”

7) São aditados os artigos 9º-A, 9º-B e 9º-C:

“Artigo 9º-A

Os Estados-Membros instaurarão os controlos adequados e determinarão o regime de sanções aplicáveis às infracções às disposições nacionais adoptadas em aplicação da presente directiva. Tomarão todas as medidas necessárias para assegurar a sua aplicação. As sanções previstas devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas.

Artigo 9º-B

A Comissão actualizará os anexos de acordo com o progresso técnico e com o aumento dos preços, em conformidade com o procedimento previsto n.º 3 do artigo 9º-C.

Artigo 9º-C

1. A Comissão será assistida pelo comité instituído pelo artigo 9º do Regulamento (CEE) n.º 1108/70¹⁵.
2. No caso de ser feita referência ao presente número, aplicam-se os artigos 3º e 7º da Decisão n.º 1999/468/CE, nos termos do disposto no seu artigo 8º.
3. No caso de ser feita referência ao presente número, aplicam-se os artigos 5º e 7º da Decisão n.º 1999/468/CE, nos termos do disposto no seu artigo 8º.

¹⁵ JO L 130 de 15.06.1970, p. 4.

O período previsto no n.º 6 do artigo 5º da Decisão n.º 1999/468/CE é fixado em [três] meses.

4. O Comité adoptará o seu regulamento interno.
5. No caso de ser feita referência ao presente número, aplica-se a Decisão de 21 de Março de 1962¹⁶, que institui um processo de exame e consulta prévios para determinadas disposições legislativas, regulamentares e administrativas previstas pelos Estados-Membros no domínio dos transportes.”

8) O artigo 11º passa a ter a seguinte redacção:

“Artigo 11º

Em 1 de Julho de 2008 o mais tardar, a Comissão apresentará um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação e os efeitos da presente directiva, tendo em conta os desenvolvimentos no domínio tecnológico e a evolução da densidade de tráfego.

Os Estados-Membros transmitirão as informações necessárias à Comissão, o mais tardar doze meses antes dessa data”.

9) O quadro constante do Anexo II, com a indicação do montante dos direitos anuais, é alterado do seguinte modo:

“Direitos anuais

	máximo 3 eixos	mínimo 4 eixos
EURO 0	1 020	1 648
EURO I	904	1 488
EURO II e menos poluentes	797	1 329

10) É aditado o Anexo 0 cujo texto figura no Anexo 1 da presente directiva.

11) É aditado o Anexo III cujo texto figura no Anexo II da presente directiva.

Artigo 2.º

1. Os Estados-Membros colocarão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva o mais tardar em 1 de Julho de 2005. Comunicam imediatamente à Comissão o texto dessas disposições, bem como um quadro de correspondência entre essas disposições e a presente directiva.

Quando os Estados-Membros adoptarem tais disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua

¹⁶ JO L 23 de 3.04.1962, p. 720. Decisão alterada pela Decisão n.º 73/402/CEE do Conselho, de 22 de Novembro de 1973 (JO L 347 de 17.12.1973, p. 48)

publicação oficial. As modalidades de execução serão adoptadas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros comunicarão à Comissão o texto das principais disposições de direito nacional que adoptarem no domínio abrangido pela presente directiva.

Artigo 3.º

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

Artigo 4.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, [...]

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

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 inferior ou igual a 85 kW.

3. Veículo “EURO III” / “EURO IV”/ “EURO V”

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 valores seguintes⁽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

(1) Um ciclo de ensaios é constituído de uma sequência de pontos de ensaio, cada um 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, ELR).

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

No que diz respeito aos motores diesel, que também são sujeitos ao ensaio ETC, e mais especificamente no caso dos motores a gás, as massas específicas de monóxido de carbono, hidrocarbonetos não metânicos, metano (quando aplicável), óxidos de azoto e partículas (quando aplicável) não devem exceder os valores seguintes:

	Massa de monóxido de carbono (CO) g/kWh	Massa dos hidrocarbonetos não metânicos (NMHC) g/kWh	Massa de metano (CH ₄) ⁽¹⁾ (g/kWh)	Massa de óxidos de azoto (NO _x) g/kWh	Massa de partículas (PT) ⁽²⁾ g/kWh
Veículo "EURO III"	5,45	0,78	1,6	5,0	0,16 ⁽³⁾
Veículo "EURO IV"	4,0	0,55	1,1	3,5	0,03
Veículo "EURO V"	4,0	0,55	1,1	2,0	0,03

(1) Apenas para motores a gás natural.

(2) Não aplicável aos motores a gás.

(3) 0,21 para os motores com uma cilindrada unitária inferior a 0,75 dm³ e um regime normal superior a 3 000 min⁻¹

ANEXO II

“ANEXO III

CÁLCULO E IMPUTAÇÃO DE CUSTOS

O presente anexo define o método de cálculo dos vários elementos constitutivos das portagens. As estimativas de custos e os dados utilizados no ponto 2 são indicativos. Devem, todavia, ser utilizados sempre que um Estado-Membro não tenha realizado uma avaliação capaz de reflectir de forma mais adequada as condições locais ou regionais.

1. Custos de infra-estrutura

1.1. Custos dos investimentos nas infra-estruturas

Os custos de investimento em infra-estruturas, calculados como os custos da construção das infra-estruturas em causa e expressos sob a forma de um montante anual (incluindo uma taxa de juro adequada sobre o capital investido) ao longo de todo o período de vida pré-definido das infra-estruturas, devem ser imputados na proporção do número de veículos/quilómetros percorridos anualmente por cada categoria de veículos.

Custo unitário dos investimentos (euros/veículo.km) =

Anuidades de amortização do investimento e juros sobre o capital investido

*** quota do tráfego comercial**

/quilómetros percorridos pelos veículos comerciais

1.2. Custos dos danos causados às infra-estruturas

Os custos dos danos causados às infra-estruturas, calculados como a média (sobre um máximo de cinco anos) das despesas anuais de manutenção e de exploração das infra-estruturas em causa, devem ser imputados na proporção dos veículos/quilómetros anuais de cada categoria de veículos, ponderados por um factor de equivalência. Esse factor, constante do ponto 1.3 do presente anexo, exprime o impacto de cada categoria de veículos nos custos de manutenção e exploração das infra-estruturas em causa. É definido com base no peso, no sistema de suspensão e no número de eixos do veículo.

Custo unitário de infra-estrutura (euros/veículo.km) =

(Custos de manutenção e de exploração anuais)

***quota do tráfego por categoria de veículo ponderada pelos coeficientes de equivalência**

/quilómetros percorridos por categoria de veículo

1.3. Classes de veículos e factores de equivalência

Os factores de equivalência são estabelecidos no quadro seguinte:

<i>Classe do veículo</i>	<i>Coefficientes de equivalência</i>	
	<i>Manutenção estrutural¹⁷</i>	<i>Manutenção periódica</i>
< 3,5 t	0,0001	1
entre 3,5 t e 7,5 t, Classe 0	1,46	3
> 7,5 t, Classe I	2,86	3
> 7,5 t, Classe II	5,06	3
> 7,5 t, Classe III	8,35	3

As operações de **manutenção estrutural** são as operações de manutenção realizadas ocasionalmente, designadamente a renovação das camadas de desgaste, o reforço de obras de arte ou das camadas de base. Os custos dessa manutenção são proporcionais aos danos causados pelo tráfego nas infra-estruturas. Variam consoante o peso por eixo. Segundo uma teoria devidamente comprovada, esses danos dependem do peso por eixo elevado ao expoente quatro. Assim, com uma duplicação do peso multiplicam-se os danos no pavimento por 16.

As operações de **manutenção periódica** são operações realizadas anualmente, tais como a marcação rodoviária, a limpeza das bermas, a manutenção de Inverno, etc.. Embora não estejam relacionadas com o peso dos veículos, essas despesas não só reflectem a intensidade do tráfego global, mas também a sua composição.

Caso a contabilidade do gestor de infra-estrutura não permita estabelecer a distinção entre as despesas estruturais e as demais despesas, toma-se como valor por defeito para estas últimas 20% do total das despesas.

As classes de veículos são definidas no quadro abaixo.

Os veículos devem ser classificados em subcategorias 0, I, II e III consoante os danos causados no pavimento rodoviário, por ordem crescente (a classe III sendo 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 bruto máximo autorizado inferior a 7,5 toneladas fazem parte da classe 0.

¹⁷ As classes de veículos correspondem respectivamente à seguinte carga por eixo: 0,5; 5,5; 6,5; 7,5 e 8,5 toneladas.

Veículos a motor

Eixos motores equipados com suspensões pneumáticas ou reconhecidas como suspensões equivalentes ¹⁸		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	
Dois eixos				
7,5	12	7,5	12	
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
Três eixos				I
15	17	15	17	
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25	23	25	
25	26	25	26	
Quatro eixos				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29	27	29	
29	31	29	31	II
31	32	31	32	

¹⁸

As suspensões reconhecidas como suspensões 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 17.09.1996, p. 59).

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

Eixos motores equipados com suspensão pneumática ou reconhecida como suspensão equivalente		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 + 1 eixos				I
7,5	12	7,5	12	
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	36	38	

2 + 3 eixos				II
36	38	36	38	
38	40	38	40	III
3 + 2 eixos				II
36	38	36	38	
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	

2. Custos dos acidentes

O custo unitário por tipo de acidente será ajustado em função do risco implicado por tipo de acidente e de veículo, a que se subtrai o prémio de seguro por tipo de veículo. O montante final da taxa deverá ser expresso em euros por quilómetro percorrido. Deverá ser introduzida uma diferenciação entre as auto-estradas, as vias urbanas e as outras vias não urbanas.

A fórmula a seguir traduz, de forma simplificada, a possibilidade de ter em conta os custos dos acidentes não cobertos pelos seguros:

<p>Custo unitário externo dos acidentes por tipo de infra-estrutura (euros/veículo.Km) =</p> <p>(soma dos custos, por tipo de acidente, para todos os tipos de acidentes</p> <p style="padding-left: 40px;">*número de acidentes, por tipo, que envolvam um veículo pesado -</p> <p style="padding-left: 40px;">prémios de seguro)</p> <p>/veículo.km</p>
--

Valores estimados dos custos por tipos de acidentes:

Risco de acidente	
Mortal	1 milhão de euros/caso
Ferido grave	135.000 euros/caso
Ferido ligeiro	15 000 euros/caso