

**PT**

**PT**

**PT**



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 8.7.2008  
COM(2008) 436 final

2008/0147 (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**

**{SEC(2008) 2208}**

**{SEC(2008) 2209}**

(apresentada pela Comissão)

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### **1. CONTEXTO DA PROPOSTA**

#### **1.1. Justificação e objectivos da proposta**

Em 2006, o Parlamento Europeu e o Conselho convidaram a Comissão a apresentar um modelo de aplicação geral, transparente e compreensível para avaliar os custos externos do transporte, nomeadamente os associados à poluição e ao congestionamento, e que servisse de base para o cálculo dos direitos de utilização da infra-estrutura. A Comissão foi também convidada a propor uma estratégia de aplicação gradual do modelo em todos os modos de transporte, acompanhada, se necessário, de propostas de revisão da Directiva 1999/62/CE relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infra-estruturas<sup>1</sup>.

Mais recentemente, na sua resolução de 11 de Março de 2008 sobre uma política europeia de transportes sustentável, o Parlamento Europeu instou a Comissão a propor o referido modelo, uma estratégia para a sua aplicação em todos os modos de transporte e propostas legislativas, começando por uma proposta de revisão da directiva.

Em simultâneo com a presente proposta, é, assim, apresentada ao Parlamento e ao Conselho uma comunicação que integra um modelo e uma estratégia [COM(2008) 435]. O objectivo é aplicar uma política de tarifação correcta, que reflecta com maior acuidade os custos reais da utilização de veículos, comboios, aviões e navios, associados à poluição, ao congestionamento e às alterações climáticas.

Para isso, é necessária uma estratégia faseada para todos os modos de transporte, com especial incidência no sector rodoviário dada a influência deste no sistema de transportes e a sua contribuição para o volume de tráfego e as emissões. Neste sector, a estratégia passa por um maior recurso à cobrança de portagens, variáveis em função da distância percorrida e do local e período de utilização, proporcionais aos custos externos originados pelos veículos.

A proposta apenas contribui para esta estratégia geral. O seu objectivo é incentivar os Estados-Membros a aplicarem um sistema de tarifação diferenciada da utilização da infra-estrutura rodoviária, para melhorar a eficiência e o desempenho ecológico do transporte rodoviário de mercadorias. A proposta visa rever a Directiva 1999/62/CE a fim de criar um enquadramento que habilite os Estados-Membros a calcularem e diferenciarem as portagens com base nos custos da poluição originada pelo tráfego e do congestionamento e de uma forma compatível com o mercado interno.

---

<sup>1</sup> Artigo 11.º da Directiva 1999/62/CE, na sua última redacção.

Tal sistema de tarifação encorajará os operadores de transporte a utilizarem veículos menos poluentes, optarem por itinerários menos congestionados, optimizarem o carregamento dos veículos e, em última análise, a utilizarem com maior eficiência a infra-estrutura.

## 1.2. Contexto geral

O transporte tem um papel crucial na economia e na sociedade. Mas a sua dependência do petróleo é grande e a sua utilização impõe à sociedade custos que se traduzem em despesas de saúde e perdas de produção e que resultam da poluição atmosférica e sonora, dos acidentes e do tempo e combustível desperdiçados nos engarrafamentos, além de causar danos ambientais mais vastos com a contribuição que dá para as alterações climáticas.

Estes custos externos são suportados pela sociedade, quer através dos impostos com que se pagam o policiamento, os serviços de gestão das infra-estruturas rodoviárias e as despesas médicas, quer pelo impacto do ruído, das emissões e dos acidentes na saúde e na qualidade de vida.

Cerca de 90% destas incidências negativas são normalmente atribuídas ao transporte rodoviário, respondendo o segmento mercadorias por 25%. Dado o constante crescimento do transporte rodoviário de mercadorias, em particular o internacional, que as previsões indicam ir provavelmente duplicar entre 2000 e 2020, os custos sociais apontados atrás terão tendência a aumentar.

Conforme se assinalou por ocasião da reavaliação da política europeia de transportes em 2006, para optimizar as cadeias logísticas europeias, tornar o transporte mais ecológico e mais eficiente e, em última instância, garantir um transporte mais sustentável, é necessária toda uma panóplia de instrumentos políticos aos níveis comunitário e nacional. A combinação adequada de medidas de política sectorial é a que não se limita à oferta de transporte, mas se dirige também à política de preços, que, numa economia de mercado, constitui um meio eficaz de assegurar uma melhor gestão da procura de transporte e uma utilização mais eficiente da infra-estrutura.

As imposições que actualmente incidem no transporte rodoviário de mercadorias espelham as diferentes ópticas adoptadas pelos Estados-Membros. Uns optaram por uma combinação de instrumentos fiscais (impostos sobre os combustíveis e impostos sobre os veículos), outros por instrumentos mais diversificados, entre os quais direitos de utilização destinados à recuperação dos custos de infra-estrutura originados pelos veículos de mercadorias que circulam nas auto-estradas. Estes direitos assumem a forma de taxas baseadas no tempo de utilização (e.g. Eurovinheta<sup>2</sup>), frequentemente introduzidas a título transitório, ou de taxas baseadas na distância (portagens), cobradas em troços de estradas ou na totalidade da rede rodoviária principal.

---

<sup>2</sup> Uma vinheta ou autocolante que tem por base um acordo entre vários Estados-Membros e dá acesso às redes respectivas — daí o termo “eurovinheta”.

Na maior parte dos casos, as imposições actualmente aplicadas pelos Estados-Membros não transmitem o sinal de preço correcto. Os utentes das infra-estruturas rodoviárias são tratados por igual, independentemente do congestionamento ou poluição que causam. Falta um incentivo eficaz para que optem por veículos mais ecológicos e alterem os seus itinerários e a sua atitude em termos de mobilidade. Um camião pode ter de pagar portagem para circular numa auto-estrada que atravessa uma zona rural, mas normalmente não paga nada quando circula numa zona densamente povoada, embora nesta os custos de poluição e congestionamento que origina possam ser cinco vezes superiores.

Exceptuando os associados às alterações climáticas, a maior parte dos custos externos são suportados pela população e pela administração pública local ou nacional do território em que se efectua o transporte, e não do território em que o veículo está registado ou se reabastece de combustível. Estes custos variam consoante a distância percorrida, o desempenho ecológico do veículo (e.g. normas EURO de emissão), o factor tempo (horas de ponta ou horas mortas) e o factor espaço (zona densamente ou pouco povoada). É esse o caso, em particular, dos custos associados à poluição do ar, ao ruído e ao congestionamento.

O melhor instrumento de preço para afectar estes custos aos utentes com equidade e eficiência são as portagens, porque estas podem variar em função dos principais factores dos custos associados à poluição e ao congestionamento. Contrariamente aos impostos sobre os combustíveis, as portagens podem variar em função das normas de emissão dos veículos; contrariamente aos impostos sobre os veículos ou aos direitos baseados no tempo de utilização (vinhetas), podem variar consoante a intensidade, o local e o período de utilização. Podem, assim, ser fixadas a um nível que reflecta com maior acuidade a real utilização dos veículos e, logo, os custos externos que os utentes das infra-estruturas rodoviárias realmente originam.

O estudo de impacto efectuado pela Comissão indica que portagens calculadas com base no custo da poluição atmosférica e sonora originada pelo tráfego e no custo do congestionamento imposto aos demais veículos, produziriam, mesmo com um nível de diferenciação elementar, assinaláveis benefícios sociais, evitando o desperdício de tempo, reduzindo a poluição, aumentando a segurança rodoviária e optimizando a utilização da infra-estrutura e o sistema de transportes em geral. Ao reduzirem a quantidade de combustível desperdiçado nos engarrafamentos, contribuiriam também para a redução das emissões de CO<sub>2</sub> do transporte rodoviário. Tais sistemas de portagens constituiriam um desejável contributo para a estratégia de combate às alterações climáticas. Importa sublinhar que portagens fixadas por um Estado-Membro com base nos custos do congestionamento e da poluição têm umnexo directo com a utilização da infra-estrutura. A sua finalidade central é optimizar o sistema de transportes e tornar a mobilidade mais sustentável. A portagem é uma forma de pagamento dos custos em que incorrem o Estado-Membro, o operador da infra-estrutura e a população local. A sua contrapartida é o direito de utilizar a infra-estrutura e consumir capacidade e recursos escassos. Conforme prevê a proposta apensa, as receitas das portagens deverão ser investidas em alternativas de transporte (veículos mais ecológicos, novas infra-estruturas). Como as portagens são pagas por todos os utentes, independentemente do Estado-Membro em que estão registados os seus veículos (e onde é pago o respectivo imposto) ou em que estes são reabastecidos (e onde é pago o imposto sobre o combustível), não há risco de

distorção da concorrência entre transportadores de mercadorias de diferentes Estados-Membros.

No que respeita às alterações climáticas, o impacto dos veículos a motor é global. O seu custo não depende do momento ou do local em que é o veículo utilizado, mas do consumo de combustível. Daí serem os impostos sobre os combustíveis normalmente considerados um meio simples e eficaz de internalizar este custo, independentemente de outras medidas que possam ser tomadas para alcançar a meta de redução das emissões de CO<sub>2</sub> fixada ao nível da União Europeia. Nesta matéria, a Comissão, invocando o artigo 93.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, propôs que se melhorasse a coordenação da tributação dos carburantes, em parte através do aumento da taxa mínima comunitária do imposto sobre o gasóleo para utilização comercial<sup>3</sup>. A Comissão irá proceder a uma nova revisão da directiva relativa à tributação da energia, para assegurar que ela espelhe da melhor forma os objectivos da UE em matéria de alterações climáticas e de consumo de energia. No entanto, se até final de 2013 não se obtiverem resultados satisfatórios, a Comissão ponderará a oportunidade de uma nova revisão da directiva relativa à imposição dos pesados de mercadorias, para possibilitar que os Estados-Membros integrem nas portagens uma componente CO<sub>2</sub>.

A concluir, refiram-se os acidentes rodoviários, que representam uma parcela importante dos custos sociais. Em 2003, a Comissão propôs que se autorizasse a inclusão dos custos com os acidentes no cálculo das portagens. Mas esta disposição acabaria por ser rejeitada pelo Parlamento e pelo Conselho<sup>4</sup>. Os riscos de acidente não se relacionam apenas com a distância percorrida, mas também com factores complexos como a condução a alta velocidade, sob o efeito do álcool ou sem cinto de segurança. Poderão, assim, ser mais eficazes instrumentos como os prémios do seguro. Esta questão será analisada mais aprofundadamente no quadro da revisão do programa de acção europeu para a segurança rodoviária, a que a Comissão conta proceder até 2010.

### **1.3. A directiva em vigor**

A Directiva 1999/62/CE reconhece o princípio do “utilizador-pagador”, autorizando os Estados-Membros a aplicarem taxas baseadas na distância (portagens) para recuperação dos custos da construção, conservação e exploração da infra-estrutura. A directiva também autoriza taxas baseadas no tempo de utilização, para as quais fixa um nível máximo.

As taxas das portagens podem ser diferenciadas em função das normas de emissão dos veículos ou do nível de congestionamento, na condição de ser preservada a neutralidade das receitas, que será objecto de controlo bienal. Todavia, esta possibilidade raramente tem sido utilizada, excepto na Alemanha e na República Checa. Uma das razões reside na grande dificuldade que representa para os

---

<sup>3</sup> Proposta de Directiva do Conselho que altera a Directiva 2003/96/CE no que respeita ao ajustamento do regime fiscal especial para o gasóleo utilizado como carburante para fins comerciais e à coordenação da tributação da gasolina sem chumbo e do gasóleo utilizados como carburantes, COM(2007)52 final.

<sup>4</sup> Proposta de Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 1999/62/CE, COM(2003) 448 final.

operadores das infra-estruturas ajustarem a estrutura de tarifação à procura de uma forma que mantenha as suas receitas a um nível constante.

A directiva foi alterada em 2006 pela Directiva 2006/38/CE, com o objectivo de fixar as regras para o cálculo dos custos de infra-estrutura imputáveis aos utentes. A directiva autorizou a majoração das portagens em zonas montanhosas até um máximo de 25%, para o co-financiamento de infra-estruturas alternativas declaradas pelo Parlamento e pelo Conselho projectos prioritários da rede transeuropeia. Esta majoração é actualmente aplicada na auto-estrada do Brenner (Áustria), com o propósito de financiar o túnel ferroviário do Brenner, que é parte do eixo prioritário Berlim-Palermo. A alteração compreendeu também a introdução de uma disposição relativa a direitos reguladores para combater a poluição e o congestionamento, mas não aclarou juridicamente a questão de onde e como deveriam ser aplicados. Os Estados-Membros têm, por isso, mostrado relutância em os aplicar.

As disposições atrás referidas são um passo na boa direcção para fortalecer o sinal de preço. Mas ainda não habilitam os Estados-Membros a aplicarem uma política de tarifação óptima. De facto, a directiva limita as receitas das portagens ao estritamente necessário para amortizar os custos da infra-estrutura, mesmo nas zonas em que os custos decorrentes da poluição originada pelo tráfego e do congestionamento são superiores aos custos de construção amortizáveis. Nessa medida, não proporciona incentivos eficazes à diferenciação das taxas por forma a alinhá-las pelos principais factores de custo que são o período e o local de utilização e a categoria de veículo. Além disso, abrange apenas a rede transeuropeia, o que pode levar a disparidades nos sistemas de tarifação dos corredores principais e das outras estradas interurbanas utilizadas para o transporte internacional.

#### **1.4. Possibilitar uma tarifação mais eficiente e mais ecológica**

As taxas rodoviárias existentes não se têm revelado suficientemente eficazes para internalizar os custos externos do transporte rodoviário de mercadorias. É possível tornar as portagens um instrumento mais eficaz, mas a actual directiva impede-o.

Há muito que a Comissão advoga um maior recurso a taxas diferenciadas de utilização da infra-estrutura, que reflectam os custos externos. Já em 1996<sup>5</sup> propusera medidas legislativas que autorizavam os Estados-Membros a integrar um elemento de custo externo nas portagens cobradas aos pesados de mercadorias. Na altura, os Estados-Membros julgaram tal medida prematura, devido às incertezas existentes quanto ao cálculo dos custos externos e à maturidade das tecnologias de portagem necessárias.

Estas razões já não são válidas.

Hoje já existem métodos de quantificação pecuniária dos custos externos decorrentes da poluição, do ruído e do congestionamento causados pelos veículos. Na realidade, muitos deles já são utilizados em graus diversos por quase todos os Estados-Membros para a análise dos custos e benefícios dos projectos de infra-estruturas. Acresce que o modelo elaborado pela Comissão na sequência da

---

<sup>5</sup> Proposta de Directiva do Conselho relativa à imposição dos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infra-estruturas rodoviárias, COM(1996) 331 final.

iniciativa do Parlamento Europeu [ver COM(2008) ...] proporciona métodos fiáveis e valores unitários que podem servir de base para o cálculo dos direitos de utilização da infra-estrutura.

Quanto às tecnologias de portagem, em vários Estados-Membros já se utilizam sistemas electrónicos com pagamento e identificação do veículo automáticos, comprovadamente fiáveis e eficazes. Outros Estados-Membros anunciaram a sua intenção de os instalar na rede rodoviária principal até 2011. A sua interoperabilidade técnica e contratual é já assegurada aos utentes pela Directiva 2004/52/CE e estes sistemas têm outras vantagens: não geram as filas de trânsito e os transtornos usuais nas praças de portagem, onde os camiões tantas vezes têm de parar.

Para promover uma tarifação mais eficiente e ecológica da utilização da infra-estrutura, a Comissão propugna uma abordagem por etapas. A etapa ora proposta consiste em habilitar os Estados-Membros a calcularem as portagens com base nos custos da poluição local e, nas infra-estruturas congestionadas nos períodos de ponta, nos custos do congestionamento, bem como em incentivar à diferenciação das tarifas de portagem em função desses custos e à instalação de sistemas de cobrança que evitem a necessidade de cabinas de portagem.

O enquadramento proposto deixa aos Estados-Membros a decisão de aplicarem portagens baseadas nos custos externos. Continua a haver incertezas quanto aos custos e benefícios dos sistemas de portagem necessários nas redes menos concorridas dos Estados-Membros. Nestas circunstâncias, uma metodologia de introdução faseada, que permita o ensaio de sistemas-piloto e favoreça o acumular gradual e a troca de experiências, é preferível a uma metodologia normativa que imponha direitos de utilização obrigatórios. Todavia, a Comissão reexaminará esta estratégia em 2013, para determinar se se justifica uma metodologia mais normativa de internalização dos custos externos, à luz da provável descida dos custos das tecnologias de cobrança de portagens. Dependendo dos progressos registados na definição de um elemento comum do imposto sobre os combustíveis associado às alterações climáticas, no âmbito da directiva relativa à tributação da energia, analisar-se-á igualmente o interesse de autorizar a incorporação nas portagens do custo das emissões de CO<sub>2</sub>.

Para assegurar que as portagens baseadas nos custos externos são aplicadas homogeneamente no mercado interno, a proposta apenas estabelece disposições análogas às da actual directiva no respeitante às portagens cobradas para amortização dos custos da infra-estrutura. Estas disposições previnem discriminações entre transportadores nacionais e estrangeiros. Garantem que as portagens não criem obstáculos desproporcionados à liberdade de circulação nem acarretem controlos ou verificações nas fronteiras internas. Estabelecem princípios e mecanismos de tarifação comuns para evitar uma tarifação excessiva da utilização da infra-estrutura por parte de operadores monopolistas. Impõem a utilização de uma metodologia comum e transparente de cálculo dos custos imputáveis. Promovem a utilização de sistemas electrónicos de portagem, que não afectem a fluidez do tráfego. E, finalmente, asseguram que o transportador recebe um documento que indica o montante da taxa, o que lhe permitirá repercutir o custo no carregador.

Um transporte sustentável requer melhores instrumentos de preço e também um investimento considerável em investigação e desenvolvimento e em infra-estruturas. São especialmente necessários fundos para reduzir a poluição na fonte, melhorar o desempenho dos veículos em termos de emissões de CO<sub>2</sub> e consumo de energia e proporcionar aos utentes das infra-estruturas de transporte um leque maior de alternativas realistas. A tarifação da utilização da infra-estrutura será mais eficaz uma vez supridas estas necessidades. A directiva vigente recomenda que as receitas das taxas de utilização da infra-estrutura sejam utilizadas em benefício do sector dos transportes e para otimizar todo o sistema de transportes. No caso da majoração aplicada nas zonas montanhosas, o legislador especificou que essa majoração das portagens pagas por utentes vindos de toda a UE só podia ser aplicada se as receitas geradas fossem expressamente afectadas a projectos específicos da rede transeuropeia, nomeadamente projectos de interesse geral comunitário no sector dos transportes. Inspirando-se no mesmo princípio, a Comissão propõe que as receitas adicionais da componente da portagem associada à poluição e ao congestionamento sejam utilizadas para tornar o transporte mais sustentável, ou seja, em projectos de interesse comunitário e que tragam benefícios a longo prazo aos utentes das infra-estruturas de transporte em geral.

Sublinhe-se, por último, que impossibilitar uma tarifação mais eficiente e ecológica da utilização da infra-estrutura rodoviária não contribui nem para a mobilidade sustentável nem para o bom funcionamento do mercado interno. Dado o impacto ambiental crescente do transporte, o tempo urge e uma política de tarifação eficiente é uma boa forma de reduzir o impacto negativo com o menor custo possível para a economia. Em zonas expostas a altos níveis de congestionamento e poluição devido ao tráfego internacional, a administração pública local poderá ver-se sem outra alternativa que não seja tomar por iniciativa própria outro tipo de medidas, como restrições selectivas do tráfego. Tais medidas criariam rupturas nas cadeias de abastecimento e obstáculos desproporcionados à liberdade de circulação.

### **1.5. Coerência com as outras políticas e os objetivos da União**

A directiva proposta faz parte do programa de trabalho de Comissão (TREN/2008/073) e do pacote «Tornar o transporte mais ecológico». Numa óptica geral, a proposta contribui para a agenda de Lisboa e a estratégia para um desenvolvimento sustentável, uma vez que promove medidas conducentes a uma melhor gestão do congestionamento e à redução das emissões do sector dos transportes e incentiva o desenvolvimento de tecnologias de transporte menos poluentes.

## **2. CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÃO DO IMPACTO**

A consulta pública e a avaliação do impacto abrangeram quer a estratégia dirigida a todos os modos de transporte quer a proposta apensa.

Entre 29 de Outubro e 31 de Dezembro de 2007 decorreu uma consulta pela Internet, a que se seguiu, em 31 de Janeiro de 2008, uma audição das partes interessadas.

As pessoas que responderam à consulta manifestaram-se favoráveis ao princípio da internalização dos custos do transporte, declararam a poluição do ar e o

congestionamento os maiores problemas do transporte rodoviário e consideraram a aplicação de direitos de utilização diferenciados o melhor instrumento para fazer face àqueles custos. No que respeita às alterações climáticas, os instrumentos julgados mais adequados são a tributação da energia e a integração do sector dos transportes no regime de comércio de licenças de emissão. As receitas da internalização deveriam ser investidas em infra-estruturas de transporte alternativas e tecnologias mais limpas ou utilizadas para reduzir as externalidades negativas do transporte em geral<sup>6</sup>.

A avaliação do impacto apresenta uma síntese dos estudos externos que forneceram a base de apoio metodológica e de modelização para a elaboração da proposta. A Comissão procedeu, em particular, a um estudo do estado da arte na teoria e prática de estimativa e internalização dos custos externos<sup>7</sup>.

A avaliação confirmou que o cenário do “business as usual”, i.e. nenhuma medida nova no sentido de promover uma política de tarifação eficiente, não conduziria a uma mobilidade sustentável. Comprovou-se que os direitos de utilização diferenciados eram mais eficientes do que os habituais impostos sobre o transporte para combater a poluição atmosférica, os custos do ruído e o congestionamento decorrentes do transporte rodoviário.

Compararam-se as vantagens e desvantagens de sistemas obrigatórios *versus* sistemas opcionais de internalização dos custos externos do transporte rodoviário de mercadorias. Comprovou-se que, embora estes sistemas tragam benefícios claros e imediatos aos Estados-Membros com grande volume de tráfego, a sua viabilidade financeira nos Estados-Membros com pouco tráfego está por provar, requerendo estudos adicionais.

Analisou-se igualmente a conveniência de aplicar uma taxa ou imposto sobre as emissões de CO<sub>2</sub>, a acrescer às taxas pela poluição atmosférica e o ruído. A conclusão foi que, embora tal taxa pudesse trazer benefícios adicionais, a melhor forma de atacar o problema consistiria numa abordagem coordenada ao nível da UE para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa, baseada no regime de comércio de licenças de emissão ou num elemento comum do imposto sobre os combustíveis a introduzir no âmbito da directiva relativa à tributação da energia.

Analisou-se igualmente o impacto da aplicação de uma taxa de congestionamento nos troços congestionados. Esta opção reduziria não só o congestionamento como também, e significativamente, a poluição e as emissões de CO<sub>2</sub>, especialmente se aplicada igualmente aos ligeiros de passageiros.

Concluiu-se ainda que o alargamento do sistema de tarifação da rede transeuropeia a outras estradas interurbanas pode evitar o problema do desvio potencial de tráfego das auto-estradas pagas para estradas interurbanas sem portagem.

---

<sup>6</sup> O resumo dos contributos recebidos e o relatório da audição estão disponíveis no sítio web [http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road\\_market\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm).

<sup>7</sup> «*Handbook on the estimation of external cost in the transport sector*», disponível no sítio web [http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm).

Também as vantagens e desvantagens de cativar as receitas das taxas destinadas a internalizar os custos externos foram analisadas do ponto de vista económico e em termos de promover uma melhor compreensão por parte dos utentes das infra-estruturas de transporte e obter o apoio destes.

Se todos os Estados-Membros optarem por tarifar a utilização da infra-estrutura rodoviária como a proposta autoriza, o estudo de impacto aponta para uma redução significativa ao nível local das emissões de dióxido de carbono e outros poluentes provenientes dos veículos de transporte de mercadorias e para uma diminuição do congestionamento e do número de vítimas mortais de acidentes rodoviários. A diferenciação das taxas em função das normas EURO de emissão irá acelerar a renovação das frotas, o que melhorará o desempenho ambiental dos veículos. Os efeitos positivos no congestionamento induzirão também uma redução de 8% no consumo de gasóleo pelos camiões e, logo, das emissões de CO<sub>2</sub>, o que constituiria um óbvio contributo para o combate à poluição e às alterações climáticas. O nível geral de mobilidade não seria afectado [para mais elementos, ver SEC(2008) ...].

### **3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA**

#### **3.1. Resumo das medidas propostas**

A directiva proposta possibilita que os Estados-Membros incorporem nas portagens cobradas aos pesados de mercadorias um montante que reflecta os custos da poluição atmosférica e sonora originada pelo tráfego. Permite também que, nos períodos de ponta, se calculem as portagens com base no custo do congestionamento imposto aos demais veículos. Os montantes variarão consoante a distância percorrida, o local e o período de utilização da infra-estrutura, para reflectirem com maior acuidade estes custos externos. Os Estados-Membros deverão usar as receitas para tornar o transporte mais sustentável, financiando projectos de investigação e desenvolvimento de veículos mais ecológicos e mais eficientes do ponto de vista do consumo de energia, mitigar os efeitos da poluição causada pelo transporte rodoviário ou proporcionar aos utentes capacidade de infra-estrutura alternativa.

Os Estados-Membros que optem por o fazer deverão observar princípios de tarifação comuns e mecanismos de notificação e informação da Comissão no que respeita aos sistemas de portagens. Deverão designar uma autoridade independente, a qual terá o encargo de determinar os custos imputáveis mediante um método comum, que pode ser facilmente controlado e adaptado aos progressos científicos. Assegurar-se-á assim que os sistemas de tarifação são transparentes e proporcionais ao objectivo definido e não discriminam os transportadores por motivos de nacionalidade.

As taxas devem ser cobradas por meio de sistemas electrónicos, que não afectem a fluidez do tráfego nem causem perturbações nas praças de portagem e que possam ser ulteriormente instalados noutras partes da rede sem investimentos adicionais de vulto. É previsto um período de transição para a substituição dos actuais sistemas de portagem com barreiras físicas. Para evitar uma oneração indevida dos utentes, terão de ser respeitadas outras condições quando se combina uma taxa baseada nos custos do congestionamento e da congestão com uma taxa destinada a amortizar o custo da infra-estrutura.

A proposta alarga o âmbito de aplicação da actual directiva a outras estradas além das da rede transeuropeia, para evitar a aplicação de sistemas de tarifação díspares nos corredores principais e nas outras estradas interurbanas, e dá maior exequibilidade às disposições da directiva relativas à majoração aplicada nas zonas montanhosas a fim de co-financiar projectos prioritários de interesse europeu

A proposta não impede os Estados-Membros de aplicarem direitos reguladores em artérias urbanas, especificamente destinados a descongestionar o tráfego ou a reduzir as incidências ambientais nas zonas urbanizadas.

### **3.2. Base jurídica, princípio da subsidiariedade e princípio da proporcionalidade**

A proposta tem por base o artigo 71.º do Tratado, uma vez que um dos objectivos essenciais da política comum de transportes é melhorar a eficiência e o desempenho ambiental do transporte rodoviário de mercadorias.

A proposta respeita os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade. Dada a importância do transporte para o mercado interno, a sua dimensão transnacional cada vez mais acentuada e os custos externos crescentes que acarreta, é necessário estabelecer princípios comuns de tarifação da utilização de todas as estradas interurbanas, incluindo as da rede transeuropeia, para que os Estados-Membros possam internalizar os custos externos através das portagens. Este objectivo só pode ser realizado alterando a directiva em vigor, pelo que os Estados-Membros não o conseguirão realizar agindo isoladamente.

A proposta deixa aos Estados-Membros a liberdade de decidirem da aplicação de portagens, e em que infra-estruturas rodoviárias, e da incorporação na portagens dos custos ambientais e do congestionamento ao nível local. A escolha dos projectos a financiar com as receitas obtidas fica também ao critério dos Estados-Membros, com a ressalva de que contribuam para uma mobilidade sustentável. A proposta não vai, portanto, além do que é necessário para se atingir o objectivo visado.

O instrumento proposto é uma directiva, uma vez que um regulamento poderia limitar desnecessariamente a margem de discricção dos Estados-Membros.

A proposta versa uma matéria de interesse para o Espaço Económico Europeu, pelo que se lhe deve também aplicar.

A proposta não afecta o orçamento comunitário.

## **4. EXPLICAÇÃO DETALHADA DA PROPOSTA**

O artigo 2 adita definições novas, relativas às portagens, às taxas associadas à utilização da infra-estrutura e aos custos externos, aos custos da poluição atmosférica e sonora originada pelo tráfego e aos custos do congestionamento. O anterior conceito de «montante médio ponderado da portagem» é substituído pelo conceito de «taxa média ponderada de utilização».

O artigo 7.º estabelece que os Estados-Membros não podem aplicar simultaneamente portagens e direitos de utilização ao nível nacional, devendo portanto optar por um dos dois sistemas.

O artigo 7.º-A define a relação entre as taxas diária, semanal, mensal e anual dos direitos de utilização de base temporal (vinhetas), a fim de assegurar que os direitos não discriminam os utentes ocasionais, que normalmente são transportadores estrangeiros.

O artigo 7.º-B habilita os Estados-Membros a cobrarem, através das portagens, uma taxa baseada no custo da poluição atmosférica e sonora originada pelo tráfego e do congestionamento ou uma taxa destinada a recuperar os custos da construção, conservação e exploração da infra-estrutura, ou ambas.

O artigo 7.º-C obriga a diferenciar a taxa associada aos custos externos em função da categoria do veículo, do tipo de estrada e do período de utilização. O montante da taxa será fixado por uma autoridade independente segundo o método previsto no Anexo III-A.

O artigo 7.º-E autoriza a aplicação de uma majoração em itinerários alternativos à estrada principal em que é aplicada uma majoração nos troços de montanha, introduzindo também disposições para prevenir a dupla imposição nas situações em que é aplicada uma taxa associada aos custos externos em simultâneo com uma majoração.

O n.º 5 do artigo 7.º-F estabelece uma disposição específica para prevenir a dupla imposição que resultaria da variação das duas taxas, a associada ao custo da infra-estrutura e a associada aos custos externos.

O artigo 7.º-G actualiza as disposições em matéria de notificação.

O artigo 7.º-H proíbe descontos e reduções da taxa associada aos custos externos.

O artigo 7.º-I obriga a que as taxas associadas aos custos externos sejam cobradas por meio de um sistema de portagem electrónico que não afecte a fluidez do tráfego e possa ser ulteriormente aplicado noutros troços sem obrigar a instalar barreiras laterais, que acarretam um investimento adicional importante. É previsto um período de transição para a substituição dos sistemas de portagem existentes. Este artigo estabelece também que deve ser fornecido ao transportador um documento que indique o montante da taxa.

O artigo 8.º-C assegura que a Comissão não fica à margem da cooperação iniciada por um grupo de Estados-Membros com o fim de introduzir um sistema de portagem comum.

O n.º 1-A do artigo 9.º autoriza direitos reguladores em artérias urbanas de zonas edificadas.

O n.º 2 do artigo 9.º prescreve a afectação das receitas da fracção da portagem associada aos custos externos a várias medidas que promovem um transporte sustentável.

Os artigos 9.º-B e 9.º-C conferem poderes à Comissão para efeitos da actualização do método de cálculo das taxas à luz dos progressos científicos.

O artigo 11.º introduz disposições relativas à apresentação de relatórios pelos Estados-Membros e a Comissão. Esta última deverá apresentar, o mais tardar em 31 de Dezembro de 2013, um relatório em que analise a conveniência de um novo alargamento do âmbito de aplicação da directiva.

Os restantes artigos reproduzem disposições existentes, sendo inseridos no interesse da clareza jurídica.

(Os artigos referem-se à directiva alterada e não à directiva modificativa.)

Proposta de

**DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**de ...**

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

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão<sup>8</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu<sup>9</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões<sup>10</sup>,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado,

Considerando o seguinte:

- (1) A promoção de um transporte sustentável é um elemento central da política comum de transportes. É, pois, necessário reduzir as incidências negativas do transporte, em particular o congestionamento, que impede a mobilidade, e a poluição, que é nociva para a saúde e para o ambiente, bem como a sua contribuição para as alterações climáticas. É além disso necessário integrar os requisitos de protecção do ambiente na definição e aplicação das demais políticas comunitárias, incluindo a política comum dos transportes.
- (2) O objectivo de reduzir as incidências negativas do transporte deverá ser realizado sem criar obstáculos desproporcionados à liberdade de circulação, no interesse de um crescimento económico sólido e do bom funcionamento do mercado interno.
- (3) A fim de otimizar o sistema de transportes nessa óptica, a política comum de transportes deve fazer uso de uma conjugação de instrumentos que contribuam para o melhoramento das infra-estruturas e tecnologias de transporte e possibilitem uma gestão mais eficiente da procura de transporte. Para isso, será preciso aplicar mais

---

8 ...  
9 ...  
10 ...

sistematicamente o princípio do «utilizador-pagador» e expandir o princípio do «poluidor-pagador» no sector dos transportes.

- (4) O artigo 11.º da Directiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>11</sup> previa que a Comissão apresentasse um modelo de avaliação dos custos externos decorrentes da utilização da infra-estrutura de transporte, que servisse de base para o cálculo futuro dos encargos com a infra-estrutura. Este modelo deveria ser acompanhado de uma análise do impacto da internalização dos custos externos relativamente a todos os modos de transporte e de uma estratégia de aplicação gradual do modelo, bem como, se necessário, de propostas de revisão da directiva.
- (5) Para promover uma política de transportes sustentável, os preços neste sector deverão reflectir com maior acuidade os custos associados à poluição atmosférica e sonora originada pelo tráfego e às alterações climáticas e ao congestionamento causados pela utilização de veículos, comboios, aviões e navios, como forma de otimizar a utilização da infra-estrutura, reduzir a poluição ao nível local, gerir o congestionamento e combater as alterações climáticas, ao menor custo para a economia. Para o conseguir, é necessário aplicar em todos os modos de transporte uma estratégia faseada e que tenha em conta as características de cada modo.
- (6) No sector do transporte rodoviário, as portagens, enquanto taxas de utilização da infra-estrutura baseadas na distância, constituem um instrumento económico equilibrado e eficaz para realizar tal objectivo, visto terem um nexo directo com a utilização da infra-estrutura e poderem variar em função da distância percorrida, do desempenho ecológico dos veículos e do local e hora em que estes são utilizados, sendo assim possível fixá-las a um nível que reflecta o custo da poluição e do congestionamento causados pela real utilização dos veículos. Acresce que as portagens não criam distorções da concorrência no mercado interno, uma vez que são pagas por todos os operadores, qualquer que seja o Estado-Membro de que são originários ou em que estão estabelecidos, proporcionalmente à intensidade com que usam a rede rodoviária.
- (7) O estudo de impacto mostra que a aplicação de portagens calculadas com base no custo da poluição e, nas estradas congestionadas, no custo do congestionamento, teria um efeito positivo no sector dos transportes e contribuiria para a estratégia comunitária de combate às alterações climáticas. Contribuiria também para reduzir o congestionamento e a poluição ao nível local, incentivando a utilização de tecnologias automóveis mais ecológicas, otimizando a componente logística e reduzindo o número de trajectos em vazio. Teria ainda um papel indirecto, mas importante, na redução do consumo de combustível e no combate às alterações climáticas. Um sistema de portagens em cujo cálculo se integre um elemento de custo associado ao congestionamento, a imputar em estradas congestionadas, será mais eficaz na redução do congestionamento se os Estados-Membros o aplicarem também aos utentes da infra-estrutura rodoviária não abrangidos pela presente directiva.
- (8) Os custos da poluição atmosférica e sonora originada pelo tráfego e do congestionamento, nomeadamente os custos de saúde – cuidados médicos incluídos –,

---

<sup>11</sup> JO L 187 de 20.7.1999, p. 42. Directiva com a última redacção, que lhe foi dada pela Directiva 2006/103/CE (JO L 363 de 20.12.2006, p. 344).

os custos decorrentes da perda de colheitas e outras perdas de produção e os custos para o bem-estar das populações, são incorridos no território do Estado-Membro em que o transporte se efectua.

- (9) O modelo elaborado pela Comissão para calcular aqueles custos externos proporciona métodos fiáveis e uma escala de valores unitários que podem desde já servir de base para o cálculo dos direitos de utilização da infra-estrutura rodoviária.
- (10) Há ainda incertezas quanto aos custos e benefícios dos sistemas necessários para aplicar taxas de utilização diferenciadas nas infra-estruturas rodoviárias com baixa densidade de tráfego. Até que essas incertezas sejam suprimidas, uma abordagem comunitária flexível será a solução mais adequada. Caberia, assim, aos Estados-Membros a decisão de introduzir ou não, e em que infra-estruturas, taxas para internalização dos custos externos, com base nas características locais e nacionais da rede rodoviária.
- (11) No território de um mesmo Estado-Membro não deverão aplicar-se simultaneamente direitos baseados no tempo de utilização e portagens, a fim de evitar a fragmentação dos sistemas de tarifação e as concomitantes consequências negativas para o sector dos transportes, excepto em casos específicos em que seja necessário para financiar a construção de túneis, pontes ou passagens de montanha.
- (12) Os direitos baseados no tempo de utilização, cobrados ao dia, à semana, ao mês ou ao ano, não devem discriminar os utentes ocasionais, já que grande parte destes não serão transportadores nacionais. Deverá, portanto, fixar-se uma relação mais precisa entre as taxas diária, semanal, mensal e anual.
- (13) Os sistemas de tarifação da rede transeuropeia e das outras partes da rede rodoviária que possam ser utilizadas no tráfego internacional não deverão ser discrepantes. A toda a rede rodoviária interurbana devem, portanto, aplicar-se os mesmos princípios de tarifação.
- (14) As portagens baseadas na distância percorrida deverão poder incorporar um elemento de custo externo baseado no custo da poluição atmosférica e sonora originada pelo tráfego e também, nas estradas habitualmente congestionadas e durante os períodos de ponta, no custo do congestionamento, custos esses que são principalmente incorridos ao nível local. Dever-se-á poder adicionar ao custo da infra-estrutura o elemento de custo externo incorporado na portagem, desde que se respeitem certas condições no cálculo dos custos a fim de evitar imposições indevidas.
- (15) A fim de reflectir com maior acuidade os custos da poluição atmosférica e sonora originada pelo tráfego e do congestionamento, a taxa associada aos custos externos deverá ser função do tipo de estrada, da categoria do veículo e do período de utilização – períodos de ponta e períodos mortos diários, semanais e sazonais e período nocturno.
- (16) Para o bom funcionamento do mercado interno é necessário um enquadramento comunitário que assegure que as taxas de utilização da infra-estrutura fixadas com base nos custos locais da poluição atmosférica e sonora originada pelo tráfego e do congestionamento são transparentes, proporcionadas e não-discriminatórias. Para isso, é necessário que os princípios de tarifação, a metodologia de cálculo e os valores unitários dos custos externos sejam os mesmos e se baseiem em métodos científicos

reconhecidos e que haja mecanismos para notificação dos sistemas de portagem à Comissão.

- (17) A autoridade a quem compete estabelecer a taxa associada aos custos externos não deve ter interesses que joguem a favor da fixação de um montante excessivo, pelo que deve ser independente da entidade que cobra e administra as receitas das portagens. A experiência mostra que a majoração das portagens em zonas montanhosas, para financiar projectos prioritários da rede transeuropeia, não constituirá uma opção viável para o operador da infra-estrutura se o desvio de tráfego resultante do aumento da portagem levar à perda de receitas. Para obviar a esta situação, dever-se-á autorizar uma majoração nos itinerários alternativos para os quais o tráfego se desviaria se esta não existisse.
- (18) Para dar primazia à execução de projectos prioritários de interesse europeu, os Estados-Membros que tenham a possibilidade de aplicar majorações deverão preferir esta solução a uma taxa associada aos custos externos. Para evitar uma oneração indevida dos utentes, não deverá aplicar-se simultaneamente esta taxa e uma majoração, salvo se os custos externos excederem o montante da majoração já aplicada. Em tal caso, o montante da majoração deverá ser deduzido da taxa de externalidade.
- (19) Nos casos em que são aplicadas taxas de externalidade diferenciadas, a diferenciação da taxa de utilização da infra-estrutura com a finalidade de reduzir o congestionamento, otimizar a utilização da infra-estrutura, minimizar a deterioração da infra-estrutura ou reforçar a segurança rodoviária oneraria indevidamente certas categorias de utentes, pelo que se deverá excluir tal possibilidade.
- (20) Não deverão permitir-se descontos ou reduções da taxa de externalidade, dado o considerável risco de discriminarem certas categorias de utentes.
- (21) A internalização dos custos externos através das portagens influirá mais eficazmente nas opções de transporte se os utentes estiverem cientes de tais custos. Estes deverão, portanto, ser identificados separadamente em recibo, factura ou outro documento do operador da portagem. Com tal documento, o transportador poderá repercutir mais facilmente o custo da taxa de externalidade no carregador ou no cliente.
- (22) A utilização de sistemas de portagem electrónicos é essencial para evitar perturbações no fluxo de tráfego e para prevenir os efeitos ambientais locais negativos das filas de trânsito que se formam nas praças de portagem. Convirá, pois, assegurar que a cobrança da taxa de externalidade se efectue por meio de tal sistema, sob reserva de observância do disposto na Directiva 2004/52/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004, relativa à interoperabilidade dos sistemas electrónicos de portagem rodoviária na Comunidade<sup>12</sup>, que prevê medidas adequadas e proporcionadas para garantir que é dada a devida atenção, na implementação destes sistemas, aos aspectos técnicos, jurídicos e comerciais e à protecção dos dados pessoais e da privacidade. Os referidos sistemas devem ser projectados de forma a prescindirem da instalação de barreiras laterais e a poderem ser ulteriormente

---

<sup>12</sup> JO L 166 de 30.4.2004, p. 124.

instalados, a baixo custo, em estradas paralelas. Dever-se-á, contudo, prever um período de transição para se efectuarem as adaptações necessárias.

- (23) No interesse da clareza jurídica, deverão identificar-se os casos em que serão permitidos direitos reguladores especificamente destinados a reduzir o congestionamento ou a combater incidências ambientais negativas, nomeadamente a má qualidade do ar.
- (24) Em conformidade com os objectivos da política comum de transportes visados pela presente directiva, as receitas adicionais geradas pela taxa de externalidade deverão ser utilizadas em projectos de interesse comunitário geral que promovam uma mobilidade sustentável. Consequentemente, tais projectos deverão estar relacionados com a promoção de políticas de tarifação eficientes, a redução na fonte da poluição causada pelo transporte rodoviário e a mitigação das suas incidências, a melhoria do desempenho energético e em emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos e a oferta de infra-estruturas de transporte alternativas. Trata-se, por exemplo, de actividades de investigação e desenvolvimento na área dos veículos ecológicos e da execução da componente transportes dos planos de acção previstos na Directiva 96/62/CE do Conselho relativa à avaliação e gestão da qualidade do ar ambiente<sup>13</sup> e na Directiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de Junho de 2002, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente<sup>14</sup>, que poderão compreender medidas de redução do ruído e da poluição atmosférica originados pelo tráfego nas imediações das grandes infra-estruturas rodoviárias e nas aglomerações. A afectação das referidas receitas a tais actividades não dispensa os Estados-Membros da obrigação de notificarem certas medidas nacionais à Comissão, prevista no n.º 3 do artigo 88.º do Tratado, nem prejudica os resultados de eventuais processos iniciados nos termos dos artigos 87.º ou 88.º do Tratado.
- (25) A fim de promover a interoperabilidade dos sistemas de cobrança de portagens, deve autorizar-se que dois ou mais Estados-Membros introduzam conjuntamente um sistema de portagens comum, sob reserva da observância de certas condições.
- (26) Convirá que a Comissão apresente ao Conselho e ao Parlamento, na melhor oportunidade, uma avaliação global da experiência adquirida nos Estados-Membros que apliquem taxas de externalidade ao abrigo da presente directiva. A avaliação deverá incluir uma análise dos progressos da aplicação da estratégia de combate às alterações climáticas, nomeadamente no que respeita à definição de um elemento comum do imposto sobre os combustíveis associado às alterações climáticas, no âmbito da Directiva 2003/96/CE do Conselho, de 27 de Outubro de 2003, que reestrutura o quadro comunitário de tributação dos produtos energéticos e da electricidade<sup>15</sup>, incluindo o combustível utilizado pelos pesados de mercadorias. À luz de tais progressos, dever-se-á considerar a questão das emissões de dióxido de carbono e proceder a uma análise da conveniência de novas medidas.

---

<sup>13</sup> JO L 296 de 21.11.1996, p. 55. Directiva com a redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1882/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

<sup>14</sup> JO L 189 de 18.7.2002, p. 12.

<sup>15</sup> JO L 283 de 31.10.2003, p.51. Directiva com a última redacção, que lhe foi dada pela Directiva 2004/75/CE (JO L 157 de 30.4.2004, p.100).

- (27) O n.º 2 do artigo 55.º do Regulamento (CE) n.º 1083/2006 do Conselho, de 11 de Julho de 2006, que estabelece disposições gerais sobre o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, o Fundo Social Europeu e o Fundo de Coesão<sup>16</sup>, prevê que as receitas geradas por taxas directamente a cargo dos utilizadores sejam consideradas para efeitos de determinar o défice de financiamento de projectos geradores de receitas. Todavia, atendendo a que devem ser afectadas a projectos de redução na fonte da poluição causada pelo transporte rodoviário ou de mitigação das suas incidências, melhoria do desempenho energético e em emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos e construção de infra-estruturas de transporte alternativas, as receitas geradas por taxas de externalidade não deverão ser consideradas no cálculo do défice de financiamento. As medidas necessárias à execução da presente directiva deverão ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão<sup>17</sup>.
- (28) Em especial, a Comissão deve ter poderes para actualizar os anexos 0, III, III-A e IV, à luz da evolução técnica e científica, e os anexos I e II, por forma ter em conta a inflação. Atendendo a que são de âmbito geral e se destinam a alterar elementos não essenciais da presente directiva, tais medidas deverão ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.
- (29) Dado que o objectivo da medida prevista, que consiste em promover uma tarifação diferenciada da utilização da infra-estrutura rodoviária com base nos custos externos, como meio de promover um transporte sustentável, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros, podendo ser melhor realizado ao nível comunitário devido à importância da dimensão transnacional do transporte, a Comunidade pode adoptar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. De acordo com o princípio da proporcionalidade, consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para se alcançar aquele objectivo.

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

*Artigo 1.º*

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

1. No artigo 2.º, as alíneas b) e b-A) são substituídas pelas alíneas seguintes:

- «b) “Portagem”, um determinado montante, a pagar com base na distância percorrida por um veículo numa dada infra-estrutura e que compreende uma taxa de utilização da infra-estrutura e/ou uma taxa de externalidade;
- b-A) “Taxa de utilização da infra-estrutura”, uma taxa cobrada através de uma portagem e cuja finalidade é a recuperação dos custos incorridos pelo Estado-Membro com a infra-estrutura;

---

<sup>16</sup> JO L 210 de 31.7.2006, pp. 25–78.

<sup>17</sup> JO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisão com a redacção que lhe foi dada pela Decisão 2006/512/CE (JO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

- b-B) “Taxa de externalidade”, uma taxa cobrada através de uma portagem e cuja finalidade é a recuperação dos custos incorridos pelo Estado-Membro com a poluição atmosférica e sonora originadas pelo tráfego e o congestionamento;
- b-C) “Custo da poluição atmosférica originada pelo tráfego”, o custo dos danos causados por certas emissões nocivas resultantes do funcionamento de um veículo;
- b-D) “Custo da poluição sonora originada pelo tráfego”, o custo dos danos causados pelo ruído emitido por um veículo ou resultante da interacção do veículo com a superfície da estrada;
- b-E) “Custo do congestionamento”, o custo adicional decorrente da perda de tempo, da imprevisibilidade da duração do trajecto e do aumento do consumo de combustível e dos custos de manutenção do veículo, imposto aos outros veículos quando o tráfego se aproxima do limite da capacidade da infra-estrutura;
- b-F) “Taxa média ponderada de utilização”, a receita total da cobrança da taxa de utilização da infra-estrutura num determinado período, dividida pelo número de quilómetros percorridos pelos veículos, durante esse período, nos troços em que a taxa é aplicada;
- b-G) “Taxa média ponderada de externalidade”, a receita total da cobrança da taxa de externalidade num determinado período, dividida pelo número de quilómetros percorridos pelos veículos, durante esse período, nos troços em que a taxa é aplicada;».

2. Os artigos 7.º, 7.º-A e 7.º-B são substituídos pelos artigos seguintes:

*«Artigo 7.º*

1. Os Estados-Membros podem manter ou introduzir portagens e/ou direitos de utilização na rede rodoviária nacional, ou em troços desta, nas condições previstas nos n.ºs 2 a 4 do presente artigo e nos artigos 7.º-A a 7.º-J.

2. Os Estados-Membros não devem aplicar simultaneamente, no seu território, portagens e direitos de utilização a uma dada categoria de veículos. Um Estado-Membro que aplique direitos de utilização na sua rede rodoviária pode, todavia, cobrar também portagens pela utilização de pontes, túneis e passagens de montanha.

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

4. Os Estados-Membros podem prever reduções das taxas das portagens ou dos direitos de utilização, ou isenções da obrigação de pagamento de portagens ou direitos de utilização, para os veículos isentos da obrigação de instalarem e utilizarem um aparelho de controlo nos termos do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo

à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários<sup>18</sup>, e nos casos e condições previstos no n.º 2, alíneas a) e b), do artigo 6.º da presente directiva.

5. Durante um período de transição que termina em 31 de Dezembro de 2011, os Estados-Membros podem optar por aplicar portagens e/ou direitos de utilização unicamente a veículos de peso máximo autorizado igual ou superior a 12 toneladas. A partir de 1 de Janeiro de 2012, devem ser aplicadas portagens e/ou direitos de utilização a todos os veículos que correspondam à definição dada na alínea d) do artigo 2.º, a menos que o Estado-Membro considere que a sua aplicação a veículos de peso inferior a 12 toneladas:

- a) teria efeitos adversos importantes na fluidez do tráfego, no ambiente, nos níveis de ruído, no congestionamento ou na saúde, ou
- b) acarretaria custos administrativos superiores a 30% da receita adicional gerada.

#### *Artigo 7.º-A*

1. Os direitos de utilização devem ser proporcionais ao tempo de utilização da infra-estrutura e ter validade diária, semanal, mensal ou anual. Em particular, os direitos anual, mensal e semanal não devem ser inferiores a, respectivamente, 80, 13 e 5 vezes o direito diário.

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

2. Os direitos de utilização, custos administrativos incluídos, para as várias categorias de veículos serão fixados pelo Estado-Membro interessado a um nível não superior aos montantes máximos estabelecidos no Anexo II.

#### *Artigo 7.º-B*

1. A taxa de utilização da infra-estrutura deve basear-se no princípio da recuperação dos custos da infra-estrutura. A taxa média ponderada de utilização deve ter por referência os custos de construção e os custos de exploração, manutenção e desenvolvimento da rede de infra-estruturas em causa. A taxa média ponderada de utilização pode também incluir uma remuneração do capital ou uma margem de lucro baseadas nas condições de mercado.

2. A taxa de externalidade deve ter por referência o custo da poluição atmosférica ou o custo da poluição sonora originadas pelo tráfego, ou ambos. Em troços de estrada susceptíveis de congestionamento, a taxa de externalidade pode também incluir o custo do congestionamento nos períodos em que o troço está normalmente congestionado.

3. Os custos a imputar devem ter por referência a rede ou parte da rede em que são cobradas portagens e os veículos a que estas são aplicadas.

---

<sup>18</sup> JO L 370 de 31.12.1985, p. 8. Regulamento com a última redacção, que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 432/2004 da Comissão (JO L 71 de 10.3.2004, p. 3).

### *Artigo 7.º-C*

1. A taxa de externalidade deve ser diferenciada em função do tipo de estrada e da classe de emissão EURO e também, no caso de incluir o custo do congestionamento e/ou da poluição sonora originada pelo tráfego, em função do período de utilização.
2. O montante da taxa de externalidade para cada combinação de classe de veículo, tipo de estrada e período de utilização deve ser fixado de acordo com os requisitos mínimos, as fórmulas comuns e os custos externos imputáveis máximos previstos no Anexo III-A.
3. O montante da taxa de externalidade deve ser fixado pela autoridade que o Estado-Membro designe para o efeito. Essa autoridade deve ser independente, jurídica e financeiramente, da entidade encarregada de administrar ou cobrar a taxa ou parte dela. Todavia, se esta entidade estiver sob a alçada do Estado-Membro, a autoridade referida poderá ser um órgão administrativo do Estado.

### *Artigo 7.º-D*

1. Os Estados-Membros devem utilizar para o cálculo da taxa de utilização da infra-estrutura uma metodologia baseada nos princípios fundamentais de cálculo estabelecidos no Anexo III.
2. No caso das portagens concessionadas, o montante máximo das portagens deve ser equivalente ou inferior ao montante que se obteria aplicando uma metodologia baseada nos princípios fundamentais de cálculo estabelecidos no Anexo III. A avaliação dessa equivalência far-se-á com base num período de referência razoavelmente longo, adequado à natureza do contrato de concessão.
3. Os sistemas de cobrança de portagens já instituídos em 10 de Junho de 2008, ou em relação aos quais tenham sido recebidas, antes de 10 de Junho de 2008, propostas ou respostas a convites para negociar no âmbito do procedimento por negociação, ao abrigo de um processo de concurso público, não ficam sujeitos às obrigações previstas nos n.ºs 1 e 2 enquanto estiverem em vigor e não sofrerem alterações substanciais.

### *Artigo 7.º-E*

1. Em casos excepcionais de infra-estruturas localizadas em regiões montanhosas, e depois de informada a Comissão, pode ser aplicada uma majoração à taxa de utilização da infra-estrutura cobrada em troços específicos susceptíveis de forte congestionamento ou cuja utilização pelos veículos cause danos ambientais importantes, na condição de:
  - a) as receitas geradas pela majoração serem investidas em projectos prioritários de interesse europeu identificados no Anexo III da Decisão n.º 1692/96/CE, que contribuam directamente para reduzir o congestionamento ou os danos ambientais e se localizem no mesmo corredor do troço rodoviário em que é aplicada a majoração;
  - b) a majoração não exceder 15% da taxa média ponderada de utilização calculada segundo o disposto no n.º 1 do artigo 7.º-B e no artigo 7.º-D, a não ser que as receitas geradas sejam investidas em troços transfronteiriços de projectos prioritários de interesse europeu abrangendo infra-estruturas localizadas em regiões montanhosas, caso em que a majoração não pode exceder 25%;

- c) a aplicação da majoração não dar origem ao tratamento desigual do tráfego comercial em relação aos demais utentes da infra-estrutura;
- d) ser fornecida à Comissão, previamente à aplicação da majoração, a descrição do local exacto em que esta vai ser aplicada e prova da decisão de financiar os trabalhos de construção referidos na alínea a); e
- e) o período em que a majoração vai ser aplicada ser previamente definido e delimitado e ser coerente, em termos de receita esperada, com os planos financeiros e a análise custo/benefício dos projectos a co-financiar com as receitas da majoração.

A aplicação do disposto no primeiro parágrafo aos novos projectos transfronteiriços fica dependente do acordo de todos os Estados-Membros envolvidos no projecto.

2. A um troço de estrada que constitua um itinerário alternativo ao sujeito à majoração referida no n.º 1, e depois de informada a Comissão, pode também ser aplicada uma majoração, se:

- a aplicação de uma majoração numa estrada resultar num importante desvio de tráfego para o itinerário alternativo; e
- forem observadas as condições previstas nas alíneas a) a e) do n.º 1.

3. A uma taxa de utilização diferenciada conforme disposto no artigo 7.º-F pode acrescer uma majoração.

4. Ao receber de um Estado-Membro que pretende aplicar uma majoração a correspondente informação, a Comissão deve comunicá-la aos membros do comité a que se refere o artigo 9.º-C. Se considerar que a majoração prevista não satisfaz as condições estabelecidas no n.º 1 ou terá efeitos adversos significativos no desenvolvimento económico de regiões periféricas, a Comissão pode rejeitar ou exigir a alteração dos planos de aplicação de taxas apresentados pelo Estado-Membro, mediante o procedimento consultivo previsto no n.º 2 do artigo 9.º-C.

5. Nos troços de estrada que preencham os critérios para aplicação de uma majoração previstos no n.º 1, o Estado-Membro só pode aplicar uma taxa de externalidade se for aplicada aquela majoração.

6. O montante da majoração será deduzido do montante da taxa de externalidade, calculada segundo o disposto no artigo 7.º-C.

#### *Artigo 7.º-F*

1. As taxas das portagens que incorporem apenas a taxa de utilização da infra-estrutura devem ser diferenciadas em função da classe de emissão EURO de tal modo que nenhuma portagem exceda o dobro da cobrada a veículos equivalentes que obedeçam às normas de emissão mais rigorosas.

2. Se, na eventualidade de um controlo, o condutor não puder apresentar os documentos necessários para comprovar a classe de emissão EURO do veículo, o Estado-Membro pode cobrar-lhe portagens ao nível mais elevado aplicável.

3. As taxas das portagens que incorporem apenas a taxa de utilização da infra-estrutura podem também ser diferenciadas para efeitos de reduzir o congestionamento, minimizar a deterioração da infra-estrutura, otimizar a utilização da infra-estrutura ou promover a segurança rodoviária, na condição de:

- a) a diferenciação ser transparente, publicada abertamente e aplicável em condições idênticas a todos os utentes;
- b) a diferenciação ser função da hora do dia, do tipo de dia ou da estação do ano;
- c) nenhuma portagem exceder o dobro da cobrada durante o período mais barato do dia, tipo de dia ou estação do ano.

4. As diferenciações a que se referem os n.ºs 1 e 3 não podem destinar-se a gerar receitas de portagem adicionais, devendo todo e qualquer acréscimo involuntário de receitas ser contrabalançado com alterações à estrutura de diferenciação, a aplicar no prazo de dois anos a contar do final do exercício financeiro em que são geradas as receitas adicionais.

5. Caso uma portagem incorpore uma taxa de externalidade, o disposto nos n.ºs 1 e 3 não é aplicável à fracção da portagem correspondente à taxa de utilização da infra-estrutura.

#### *Artigo 7.º-G*

1. Seis meses, pelo menos, antes da entrada em vigor de um novo sistema de portagens que incorporem uma taxa de utilização da infra-estrutura, os Estados-Membros devem comunicar à Comissão:

a) Relativamente a sistemas não concessionados:

- os valores unitários e demais parâmetros aplicados para calcular os diferentes elementos de custo da infra-estrutura, e
- informações claras sobre os veículos abrangidos pelo sistema de portagens, a extensão geográfica da rede, ou secção da rede, com base na qual se calcularam os diferentes custos e a percentagem de custos que se pretende recuperar.

b) Relativamente a sistemas concessionados:

- os contratos de concessão ou alterações importantes aos mesmos e
- o cenário de base em que o cedente fundamentou o anúncio de concessão referido no Anexo VII B da Directiva 2004/18/CE; este cenário deve incluir a estimativa dos custos definidos no n.º 1 do artigo 7.º-B, previstos no âmbito da concessão, o tráfego previsto, repartido por categorias de veículos, os níveis das portagens previstos e a extensão geográfica da rede abrangida pelo contrato de concessão.

2. A Comissão deve dar parecer sobre se as obrigações previstas no artigo 7.º-D foram ou não cumpridas no prazo de seis meses a contar da recepção das informações a que se refere o n.º 1. Os pareceres da Comissão são comunicados ao comité a que se refere o artigo 9.º-C.

3. Seis meses, pelo menos, antes da entrada em vigor de um novo sistema de portagens que incorporem uma taxa de externalidade, os Estados-Membros devem comunicar à Comissão:

- a localização precisa dos troços de estrada em que irá ser aplicada a taxa de externalidade e a indicação exacta das classes de veículos, tipos de estrada e períodos de utilização em função dos quais a taxa irá ser diferenciada;
- a taxa média ponderada de externalidade e a receita total previstas;
- o nome da autoridade encarregada, nos termos do n.º 3 do artigo 7.º-C, de fixar o montante da taxa, ou do seu mandatário; e
- os parâmetros, dados e informações necessários para demonstrar como irá ser aplicado o método de cálculo estabelecido no Anexo III-A.

4. Se considerar que as obrigações estabelecidas nos artigos 7.º-B, 7.º-C e 7.º-I e no n.º 2 do artigo 9.º não estão a ser cumpridas, a Comissão pode decidir, no prazo de seis meses a contar da recepção das informações a que se refere o n.º 3, exigir do Estado-Membro em causa que adapte a taxa de externalidade proposta. A decisão da Comissão é comunicada ao comité a que se refere o artigo 9.º-C.

#### *Artigo 7.º-H*

1. Os Estados-Membros não podem prever para nenhuns utentes descontos ou reduções da taxa de externalidade incorporada numa portagem.

2. Os Estados-Membros podem prever descontos ou reduções da taxa de utilização da infra-estrutura, na condição de:

- a estrutura de tarifação resultante ser transparente, publicada abertamente e aplicável em condições idênticas a todos os utentes e não implicar custos adicionais para outros utentes sob a forma de portagens mais elevadas; e
- tais descontos ou reduções permitirem economias nos custos administrativos e não excederem 13% da taxa de utilização da infra-estrutura paga por veículos equivalentes não elegíveis para o desconto ou redução.

3. Sob reserva das condições estabelecidas no n.º 3, segundo travessão, e no n.º 4 do artigo 7.º-F, e em casos excepcionais de projectos específicos de elevado interesse europeu, as tarifas das portagens podem ser objecto de outras formas de diferenciação, a fim de assegurar a viabilidade comercial desses projectos quando estes estão expostos à concorrência directa de outros modos de transporte de veículos. A estrutura de tarifação resultante deve ser linear, proporcionada, publicada abertamente e aplicável em condições idênticas a todos os utentes e não implicar custos adicionais para outros utentes sob a forma de portagens mais elevadas. A Comissão verificará o cumprimento destas condições previamente à entrada em vigor da estrutura de tarifação em causa.

#### *Artigo 7.º-I*

1. As portagens e os direitos de utilização serão aplicados e cobrados e o seu pagamento controlado de forma a perturbar o menos possível a fluidez do tráfego e a evitar todo e

qualquer controlo ou verificação obrigatórios nas fronteiras internas da Comunidade. Para o efeito, os Estados-Membros devem cooperar no estabelecimento de métodos que permitam aos transportadores efectuar o pagamento dos direitos de utilização 24 horas por dia, pelo menos nos pontos de venda mais importantes, utilizando todos os meios de pagamento correntes, no interior ou fora dos Estados-Membros onde os direitos são aplicados. Os Estados-Membros devem dotar de meios adequados os pontos de pagamento de portagens e direitos de utilização, de modo a manter as condições normais de segurança rodoviária.

2. O sistema de cobrança de portagens e/ou direitos de utilização não devem, de forma injustificada, prejudicar financeiramente ou de outro modo os utentes não-regulares da rede rodoviária. Se a cobrança de portagens e/ou direitos de utilização num Estado-Membro se fizer exclusivamente através de um sistema que requeira a utilização de uma unidade de bordo, o Estado-Membro deve assegurar que todos os utentes possam obter unidades de bordo conformes com as disposições da Directiva 2004/52/CE sem formalidades nem custos excessivos.

3. Quando um Estado-Membro aplique a taxa de externalidade a um veículo, o montante da taxa deve ser indicado em documento a fornecer ao camionista.

4. A taxa de externalidade deve ser aplicada e cobrada por meio de um sistema electrónico que satisfaça as disposições do n.º 1 do artigo 2.º da Directiva 2004/52/CE e possa ser subsequentemente aplicado noutros troços de estrada sem necessidade de instalar barreiras laterais, que acarretam um investimento adicional importante.

5. No entanto, durante um período de transição que termina em 31 de Dezembro de 2013, a taxa de externalidade pode ser aplicada e cobrada por meio do sistema de portagem existente. Em tal caso, o Estado-Membro em causa deve comunicar à Comissão um plano para a substituição deste sistema, o mais tardar em 31 de Dezembro de 2013, por um sistema conforme com o descrito no n.º 4.

#### *Artigo 7.º-J*

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

3. É inserido o artigo 8.º-C seguinte:

#### *«Artigo 8.ºC*

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

2. O sistema comum fica sujeito às condições estabelecidas nos artigos 7.º a 7.º-J e deve estar aberto à participação de outros Estados-Membros.»

4. O n.º 1-A do artigo 9.º passa a ter a seguinte redacção:

«A presente directiva não obsta a que os Estados-Membros apliquem, de forma não discriminatória, direitos reguladores especificamente destinados a reduzir o congestionamento ou a combater as incidências ambientais, incluindo a má qualidade do ar, em qualquer artéria urbana localizada numa zona edificada.»

5. O n.º 2 do artigo 9.º passa a ter a seguinte redacção:

«Os Estados-Membros que apliquem uma taxa de externalidade devem assegurar que as receitas da sua cobrança são afectadas a medidas destinadas a promover uma tarifação eficaz, a reduzir na fonte a poluição causada pelo transporte rodoviário e a mitigar os seus efeitos, a melhorar o desempenho dos veículos em emissões de CO<sub>2</sub> e consumo de energia e a proporcionar aos utentes infra-estruturas alternativas.

Os Estados-Membros que apliquem uma taxa de utilização da infra-estrutura devem determinar a utilização a dar às receitas da sua cobrança. Para permitir o desenvolvimento da rede rodoviária como um todo, as receitas da cobrança deverão ser utilizadas em benefício do sector dos transportes e no intuito de otimizar todo o sistema de transportes.»

6. O artigo 9.º-B passa a ter a seguinte redacção:

*«Artigo 9.º-B*

A Comissão deve facilitar o diálogo e o intercâmbio de conhecimentos técnicos entre os Estados-Membros no tocante à aplicação da presente directiva, em particular os seus anexos. A Comissão actualizará os anexos 0, III, III-A e IV à luz da evolução científica e técnica e os anexos I e II por forma a ter em conta a inflação. Estas medidas, destinadas a alterar elementos não essenciais da presente directiva, são adoptadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no n.º 3 do artigo 9.º-C.»

7. O artigo 9.º-C passa a ter a seguinte redacção:

*«Artigo 9.º-C*

1. A Comissão é assistida por um Comité.

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

3. Sempre que é feita referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.»

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

## «Artigo 11.º

1. Os Estados-Membros que apliquem uma taxa de externalidade e/ou uma taxa de utilização da infra-estrutura devem elaborar e apresentar à Comissão, de quatro em quatro anos, e pela primeira vez em 31 de Dezembro 2012, o mais tardar, um relatório sobre as portagens aplicadas no seu território. O relatório deve incluir informações sobre:

- a taxa média ponderada de externalidade e os montantes cobrados por cada combinação de classe de veículo, tipo de estrada e período de utilização;
- a receita total gerada pela taxa de externalidade e a utilização que lhe é dada;
- a taxa média ponderada de utilização e a receita total gerada pela taxa de utilização da infra-estrutura.

2. O mais tardar em 31 de Dezembro de 2013, a Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação e os efeitos da presente directiva, em particular no que respeita à eficácia das disposições respeitantes à internalização dos custos decorrentes do congestionamento e da poluição originada pelo tráfego e à inclusão dos veículos de peso superior a 3,5 e inferior a 12 toneladas. O relatório deve igualmente avaliar:

- o interesse de integrar no cálculo das portagens outros custos externos, especialmente o custo das emissões de dióxido de carbono, na eventualidade de a definição de um elemento comum do imposto sobre os combustíveis associado às alterações climáticas não produzir resultados satisfatórios, o custo dos acidentes e o custo da perda de biodiversidade;
- o interesse de alargar o âmbito de aplicação da directiva a outras categorias de veículos;
- a possibilidade de rever a classificação dos veículos, para efeitos da diferenciação das portagens tendo em conta o impacto médio no ambiente, no congestionamento e na infra-estrutura e o desempenho em termos de emissões de CO<sub>2</sub> e consumo de energia, bem como a viabilidade prática e económica da aplicação e cobrança de portagens; e
- a viabilidade técnica e económica da introdução, nas principais estradas interurbanas, de taxas mínimas baseadas na distância. O relatório deve identificar os tipos de troços em que as taxas poderão ser aplicadas, os modos possíveis de aplicar e cobrar as taxas de forma económica e eficiente e um método comum simples para determinar os seus níveis mínimos».

9. No Anexo III, a expressão «montante médio ponderado das portagens» é substituída por «taxa média ponderada de utilização».

10. A seguir ao Anexo III, é inserido o anexo da presente directiva.

## Artigo 2.º

1. Os Estados-Membros põem em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 31 de Dezembro de

2010. Os Estados-Membros comunicarão imediatamente à Comissão o texto dessas disposições, bem como um quadro de correspondências entre elas e a presente directiva.

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

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

#### *Artigo 3.º*

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

#### *Artigo 4.º*

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

## ANEXO III-A

### **REQUISITOS MÍNIMOS PARA A APLICAÇÃO DE TAXAS DE EXTERNALIDADE E ELEMENTOS DE CUSTO EXTERNO IMPUTÁVEIS MÁXIMOS**

O presente anexo estabelece os requisitos mínimos para a aplicação de taxas de externalidade e os elementos de custo máximos que podem ser incorporados na determinação do seu montante.

#### **1. PARTES DA REDE ABRANGIDAS**

O Estado-Membro deve especificar a parte ou partes da rede em que será aplicada uma taxa de externalidade.

Se o Estado-Membro optar por aplicar uma taxa de externalidade unicamente numa parte ou em partes da rede, essa parte ou partes serão seleccionadas com base numa avaliação que determine:

- se o nível de utilização das estradas em que irá ser aplicada a taxa causa danos ambientais e níveis de congestionamento superiores aos causados, em média, nas partes da rede rodoviária em que a taxa não é aplicada, ou
- se a imposição de uma taxa de externalidade noutras partes da rede pode ter efeitos negativos no ambiente, nos níveis de congestionamento ou na segurança rodoviária ou se a sua aplicação e cobrança acarreta custos desproporcionados.

#### **2. VEÍCULOS, ESTRADAS E PERÍODOS DE UTILIZAÇÃO ABRANGIDOS**

O Estado-Membro deve notificar à Comissão a classificação dos veículos em função da qual a portagem será diferenciada. Deve igualmente notificar-lhe a localização das estradas em que é aplicada uma taxa de externalidade mais elevada (a seguir, «estradas suburbanas») ou menos elevada (a seguir, «outras estradas interurbanas»).

Se for o caso, o Estado-Membro deve ainda notificar à Comissão os períodos de utilização exactos, correspondentes ao período nocturno e aos vários períodos de ponta diários, semanais ou sazonais nos quais poderá ser aplicada uma taxa de externalidade mais elevada por motivo de um nível de congestionamento ou de ruído maior.

A classificação das estradas e a definição dos períodos de utilização devem ter por base critérios objectivos, relacionados com o nível de exposição das estradas e suas imediações ao congestionamento e à poluição, nomeadamente a densidade populacional, a frequência anual de picos de poluição, medidos conforme disposto na Directiva 96/62/CE, o tráfego diário e horário médios e o nível de serviço (fracção do dia ou do ano em que o tráfego quase atinge ou chega mesmo a exceder a capacidade da infra-estrutura, demora média e/ou comprimento das filas de trânsito). Os critérios aplicados devem constar da notificação.

### 3. MONTANTE DA TAXA

A autoridade independente deve determinar um montante específico único para cada classe de veículo, tipo de estrada e período de utilização. A estrutura de tarifação resultante deve ser transparente, publicada abertamente e aplicável em condições idênticas a todos os utentes.

Ao determinar esse montante, a autoridade independente deve nortear-se pelo princípio de tarifação eficiente, isto é, a tarifa deve estar próxima do custo marginal social da utilização do veículo sujeito ao pagamento da taxa. O montante da taxa deve corresponder tanto quanto possível aos custos externos que é possível imputar à categoria em causa de utentes da infra-estrutura.

Na determinação do montante deve igualmente ponderar-se o risco de desvio de tráfego e as eventuais incidências negativas na segurança rodoviária, no ambiente e no nível de congestionamento, bem como soluções para minorar tais riscos.

A autoridade independente deve controlar a eficácia do sistema de tarifação na redução dos danos ambientais causados pelo transporte rodoviário e no descongestionamento nas zonas em que é aplicado. Deve igualmente ajustar regularmente a estrutura de tarifação e o montante da taxa fixado para uma dada classe de veículo, tipo de estrada e período de utilização à evolução da procura de transporte.

### 4. ELEMENTOS DE CUSTO EXTERNO

#### 4.1. Custo da poluição atmosférica originada pelo tráfego

Caso o Estado-Membro decida incluir a totalidade ou parte do custo da poluição atmosférica originada pelo tráfego na taxa de externalidade, a autoridade independente deve calcular o custo imputável da poluição atmosférica originada pelo tráfego por meio da fórmula que se segue ou, se estes forem menores, dos valores unitários constantes do quadro 1:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk} \text{ em que:}$$

- $PCV_{ij}$  = custo da poluição atmosférica para um veículo da classe  $i$  e uma estrada do tipo  $j$  (euros/veículo.kilómetro)
- $EF_{ik}$  = factor de emissão para um poluente  $k$  e um veículo da classe  $i$  (gramas/kilómetro)
- $PC_{jk}$  = custo para um poluente  $k$  e uma estrada do tipo  $j$  (euros/grama).

Só devem ser consideradas as emissões de partículas e de precursores do ozono, como os óxidos de azoto e os compostos orgânicos voláteis. Os factores de emissão devem ser os usados pelos Estados-Membros para preparar os inventários nacionais de emissões previstos na Directiva 2001/81/CE, relativa aos valores-limite nacionais de emissão (que exige a utilização, para o efeito, do guia conjunto EMEP/CORINAIR)<sup>19</sup>. O custo dos poluentes deve ser o indicado no quadro 13 do «Handbook on estimation of external cost in the transport sector»<sup>20</sup>.

<sup>19</sup> Metodologia da Agência Europeia do Ambiente, <http://reports.eea.europa.eu/EMEP-CORINAIR5/>.

<sup>20</sup> [http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm).

### Quadro 1: Custo imputável da poluição atmosférica originada pelo veículo (PCV)

Cents/veículo.km	Estradas suburbanas	Outras estradas interurbanas
EURO 0	16	13
EURO I	11	8
EURO II	9	8
EURO III	7	6
EURO IV	4	4
EURO V e menos poluentes	3	2

Valores em cents, 2000

Os valores indicados no quadro 1 correspondem às médias aritméticas dos valores indicados no quadro 15 do «Handbook on the estimation of external cost in the transport sector»<sup>21</sup> para os veículos pertencentes a quatro classes de peso. Os Estados-Membros podem aplicar-lhes um factor de correcção para atender à real composição da frota em termos de dimensões dos veículos. Se o gradiente das estradas, a altitude ou as inversões térmicas o justificarem, estes valores podem ser multiplicados por um factor máximo de 2 nas zonas montanhosas.

A autoridade independente pode aplicar métodos alternativos que utilizem os dados de medição dos poluentes atmosféricos e o valor local do custo destes poluentes, na condição de os resultados não excederem os obtidos para qualquer classe de veículos com a aplicação da fórmula ou dos valores unitários atrás indicados.

Todos os parâmetros, dados e outras informações necessárias para se compreender como é calculado o custo imputável da poluição atmosférica devem ser publicados.

#### 4.2 Custo da poluição sonora originada pelo tráfego

Caso o Estado-Membro decida incluir a totalidade ou parte do custo da poluição sonora originada pelo tráfego na taxa de externalidade, a autoridade independente deve calcular o custo imputável da poluição sonora originada pelo tráfego por meio da fórmula que se segue ou, se estes forem menores, dos valores unitários constantes do quadro 2:

$$NCV_{ij} (dia) = \sum k NC_{jk} \times POP_k / ADT$$

$$NCV_{ij} (noite) = n \times NCV_{ij} (dia) \text{ em que:}$$

- $NCV_{ij}$  = o custo do ruído para um veículo da classe  $i$  e uma estrada do tipo  $j$  (euros/veículo.kilómetro)
- $NC_{jk}$  = custo do ruído por pessoa exposta, para uma estrada do tipo  $j$  e um nível de ruído  $k$  (euros/pessoa)
- $POP_k$  = população exposta a um nível diário de ruído  $k$  por quilómetro (pessoas/kilómetro)
- $ADT$  = tráfego diário médio (veículos)

<sup>21</sup> Idem

- n = factor de correcção para o período nocturno.

A população exposta ao nível de ruído k deve ser determinada a partir dos mapas estratégicos de ruído elaborados em conformidade com o artigo 7.º da Directiva 2002/49/CE, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente.

O custo por pessoa exposta ao nível de ruído k deve ser o indicado no quadro 20 do «Handbook on estimation of external cost in the transport sector»<sup>22</sup>.

Para determinar o tráfego horário médio, deve aplicar-se um factor de ponderação entre pesados de mercadorias e ligeiros de passageiros não superior a 4.

### Quadro 2: Custo imputável da poluição sonora originada pelo veículo (NCV)

Cents/veículo.km	Dia	Noite
Estradas suburbanas	1,1	2
Outras estradas interurbanas	0,13	0,23

Valores em cents, 2000

Fonte: «Handbook on the estimation of external cost in the transport sector, quadro 22»<sup>23</sup>

Se o gradiente das estradas, as inversões térmicas e/ou o efeito de anfiteatro dos vales o justificarem, os valores indicados no quadro 2 podem ser multiplicados por um factor máximo de 5 nas zonas montanhosas.

Todos os parâmetros, dados e outras informações necessárias para se compreender como é calculado o custo imputável da poluição sonora devem ser publicados.

### 4.3 Custo do congestionamento

Em estradas congestionadas, o Estado-Membro pode optar por incorporar na taxa de externalidade a totalidade ou parte do custo do congestionamento, devendo todavia demonstrar que o custo do congestionamento imposto por um veículo aos outros utentes excede o custo de construção da infra-estrutura já imputado ao veículo. Em tal caso, a autoridade independente deve calcular o custo imputável do congestionamento para os diferentes períodos de utilização por meio da fórmula que se segue ou, se estes forem menores, dos valores unitários constantes do quadro 3.

$$CCV = MEC(Q_0) - IDC$$

$$MEC(Q) = \frac{VOT \times Q}{v(Q)^2} \times \frac{(v(Q) - v(Q - \Delta Q))}{\Delta Q} \quad \text{em que:}$$

- CCV = custo imputável do congestionamento (euros/veículo.kilómetro)

<sup>22</sup> Idem  
<sup>23</sup> Idem

- IDC = custo da construção da infra-estrutura já imputado (euros/veículo.kilómetro)
- $Q_0$  = tráfego horário óptimo (veículos/hora)
- MEC(Q) = custo externo marginal do congestionamento (euros/veículo.kilómetro)
- VOT = valor do período de utilização (euros/hora.veículo)
- Q = tráfego horário médio (veículos)
- $\Delta Q$  = pequena alteração no tráfego horário
- $v(Q)$  = velocidade média do tráfego (quilómetros/hora).

Para determinar o tráfego horário médio, deve aplicar-se um factor de equivalência entre pesados de mercadorias e ligeiros de passageiros não superior a 3.

O tráfego horário óptimo deve ser calculado aumentando iterativamente o custo até se chegar ao equilíbrio entre o tráfego horário e o custo externo marginal do congestionamento. Em alternativa, a razão entre o custo imputável do congestionamento (CCV) e o custo externo marginal do congestionamento (MEC) é 0,5.

A função velocidade-fluidez deve basear-se em curvas-padrão.

O valor do período de utilização deve basear-se nos estudos mais recentes sobre a predisposição a pagar.

### Quadro 3: Custo imputável do congestionamento originado pelo veículo (CCV)

Cents/veículo.km	Período A	Período B	Período C
Estradas suburbanas	0	20	65
Outras estradas interurbanas	0	2	7

*Valores em cents, 2000*

*Fonte: Estimado a partir do quadro 7 do «Handbook on the estimation of external cost in the transport sector»<sup>24</sup>*

O período A é um período morto, com fluxo de tráfego estável.

O período B é um período de ponta ou quase ponta, com fluxo de tráfego instável.

O período C é um período de pico, com fluxo de tráfego forçado ou com paragens repetidas.

Todos os parâmetros, dados e outras informações necessárias para se compreender como é calculado o custo imputável do congestionamento devem ser publicados.

<sup>24</sup> Idem