

Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições

► **B** **DIRECTIVA 1999/62/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**
de 17 de Junho de 1999
relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas
infra-estruturas
(JO L 187 de 20.7.1999, p. 42)

Alterada por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
► <u>M1</u>	Directiva 2006/38/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 17 de Maio de 2006	L 157	8	9.6.2006

Alterada por:

► <u>A1</u>	Acto relativo às condições de adesão da República Checa, da República da Estónia, da República de Chipre, da República da Letónia, da República da Lituânia, da República da Hungria, da República de Malta, da República da Polónia, da República da Eslovénia e da República Eslovaca e às adaptações dos Tratados em que se funda a União Europeia	L 236	33	23.9.2003
--------------------	---	-------	----	-----------



**DIRECTIVA 1999/62/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO
CONSELHO**

de 17 de Junho de 1999

**relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de
mercadorias pela utilização de certas infra-estruturas**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

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

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

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

- (1) Considerando que a eliminação das distorções de concorrência entre as empresas de transportes dos Estados-Membros impõe a harmonização dos sistemas de tributação e o estabelecimento de mecanismos equitativos de tributação das transportadoras pelos custos das infra-estruturas;
- (2) Considerando que esses objectivos só podem ser atingidos por fases;
- (3) Considerando que se alcançou já um certo grau de harmonização dos sistemas de tributação com a adopção da Directiva 92/81/CEE do Conselho, de 19 de Outubro de 1992, relativa à aproximação das estruturas do imposto especial sobre o consumo de óleos minerais ⁽⁵⁾, e da Directiva 92/82/CEE do Conselho, de 19 de Outubro de 1992, relativa à aproximação das taxas do imposto especial sobre o consumo de óleos minerais ⁽⁶⁾;
- (4) Considerando que, no acórdão de 5 de Julho de 1995, proferido no processo C-21/94, Parlamento contra Conselho ⁽⁷⁾, o Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias anulou a Directiva 93/89/CEE do Conselho, de 25 de Outubro de 1993, relativa à aplicação, pelos Estados-Membros, dos impostos sobre certos veículos utilizados para o transporte rodoviário de mercadorias, bem como das portagens e direitos de utilização cobrados pela utilização de certas infra-estruturas ⁽⁸⁾, mantendo todavia os efeitos daquela directiva até à adopção de uma nova directiva pelo Conselho; que, por conseguinte, a Directiva 93/89/CEE será substituída pela presente directiva;
- (5) Considerando que, nas circunstâncias actuais, é conveniente limitar a adaptação dos sistemas nacionais de tributação aos veículos

⁽¹⁾ JO C 59 de 26.2.1997, p. 9.

⁽²⁾ JO C 206 de 7.7.1997, p. 17.

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

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

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

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

⁽⁷⁾ Colectânea 1995, p. I-1827.

⁽⁸⁾ JO L 279 de 12.11.1993, p. 32.

▼B

- de transporte de mercadorias de peso bruto máximo superior a um certo nível;
- (6) Considerando que, para esse efeito, é conveniente fixar níveis mínimos para os impostos sobre veículos actualmente aplicados nos Estados-Membros ou susceptíveis de os substituir;
 - (7) Considerando que se deve promover a utilização de veículos menos agressivos para as infra-estruturas rodoviárias e menos poluentes, mediante uma maior diferenciação dos impostos ou outras formas de imposição, desde que tal diferenciação não prejudique o funcionamento do mercado interno;
 - (8) Considerando que é conveniente poder conceder a determinados Estados-Membros um período de derrogação dos valores mínimos para facilitar a adaptação aos níveis impostos pela presente directiva;
 - (9) Considerando que certos transportes nacionais locais com fraca incidência no mercado de transportes comunitário estão actualmente sujeitos a taxas reduzidas de imposto sobre os veículos; que, para assegurar uma transição harmoniosa, é conveniente autorizar os Estados-Membros a preverem derrogações temporárias no que se refere às taxas mínimas;
 - (10) Considerando que os Estados-Membros devem ser autorizados a aplicar taxas reduzidas ou isenções dos impostos sobre os veículos no caso dos veículos cuja utilização não seja susceptível de se repercutir no mercado de transportes comunitário;
 - (11) Considerando que, para atender a certas situações especiais, há que instituir um mecanismo através do qual os Estados-Membros possam ser autorizados a manter outras isenções ou reduções;
 - (12) Considerando que as distorções de concorrência existentes não podem ser suprimidas unicamente pela harmonização dos impostos ou dos impostos especiais sobre o consumo de combustíveis; que, no entanto, até que sejam introduzidas formas de imposição mais adequadas do ponto de vista técnico e económico, essas distorções podem ser atenuadas pela possibilidade de manter ou introduzir portagens e/ou direitos pela utilização de auto-estradas; que os Estados-Membros devem, para além disso, ser autorizados a cobrar taxas pela utilização de pontes, túneis e passagens de montanha;
 - (13) Considerando que, atendendo às condições específicas em certos itinerários dos Alpes, pode ser adequado para um Estado-Membro excluir do regime de direitos de utilização um troço bem definido da sua rede de auto-estradas, a fim de permitir a aplicação de uma taxa em função da infra-estrutura em causa;
 - (14) Considerando que é necessário que as portagens e os direitos de utilização não sejam discriminatórios, não impliquem formalidades excessivas e não criem obstáculos nas fronteiras internas; que, por conseguinte, é necessário tomar medidas adequadas para permitir o pagamento das portagens e direitos de utilização a qualquer momento e com diversos meios de pagamento;
 - (15) Considerando que as taxas dos direitos de utilização devem ser fixadas em função da utilização da infra-estrutura em questão e ser diferenciadas em relação aos custos gerados pelos veículos rodoviários;
 - (16) Considerando que devem ser temporariamente aplicadas taxas de direitos de utilização reduzidas aos veículos matriculados na Grécia, para ter em conta as dificuldades devidas à sua posição geopolítica;
 - (17) Considerando que, a fim de garantir uma aplicação homogénea dos direitos de utilização e das portagens, convém fixar regras para a determinação das respectivas condições de aplicação, tais

▼B

como as características das infra-estruturas a que são aplicáveis, os níveis máximos de certas taxas e outras condições gerais que terão que ser respeitadas; que o valor médio ponderado das portagens deverá estar relacionado com os custos de construção, exploração e desenvolvimento da rede de infra-estruturas em questão;

- (18) Considerando que é conveniente prever que os Estados-Membros possam consignar, uma percentagem do montante dos direitos de utilização ou das portagens à protecção do ambiente e ao desenvolvimento equilibrado das redes de transporte, desde que esse montante seja calculado nos termos da presente directiva;
- (19) Considerando que os montantes previstos na presente directiva, expressos nas moedas nacionais dos Estados-Membros que adoptem o euro serão fixados em 1 de Janeiro de 1999 quando for definido o valor do euro, nos termos do Regulamento (CE) n.º 2866/98, de 31 de Dezembro de 1998, relativo às taxas de conversão entre o euro e as moedas dos Estados-Membros que adoptem o euro⁽¹⁾; que é conveniente que os Estados-Membros que não adoptem o euro revejam anualmente os montantes previstos na presente directiva, expressos em moedas nacionais e os ajustem, quando necessário para ter em conta as flutuações das taxas de câmbio; que os ajustamentos anuais das moedas nacionais não podem ser obrigatórios se a variação resultante da aplicação das novas taxas de câmbio for inferior a uma determinado nível percentual;
- (20) Considerando que deve ser aplicado o princípio da territorialidade; que dois ou mais Estados-Membros podem cooperar tendo em vista a introdução de um sistema comum de direitos de utilização, sob reserva da observância de certas condições suplementares;
- (21) Considerando que, em aplicação do princípio da proporcionalidade, a presente directiva se limita ao mínimo necessário para alcançar os objectivos prosseguidos, de acordo com o disposto no terceiro parágrafo do artigo 5.º do Tratado;
- (22) Considerando que deve ser estabelecido um calendário estrito para a revisão das disposições da presente directiva e, se necessário, para a respectiva adaptação com vista ao desenvolvimento de um sistema de tributação mais territorial,

APROVARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

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

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

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

⁽¹⁾ JO L 359 de 31.12.1998, p. 1.

▼B*Artigo 2.º*

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

▼M1

a) «Rede rodoviária transeuropeia», a rede rodoviária definida na Secção 2 do anexo I da Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho de 1996, relativa às orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes ⁽¹⁾, tal como ilustrada nos mapas. Os mapas remetem para as secções correspondentes mencionadas no dispositivo e/ou no anexo II a essa decisão;

a-A) «Custos de construção», os custos relacionados com a construção, incluindo, se for caso disso, os custos de financiamento de:

— novas infra-estruturas ou de novas melhorias introduzidas nas infra-estruturas (incluindo reparações estruturais significativas);
ou

— infra-estruturas ou de melhorias introduzidas nas infra-estruturas (incluindo reparações estruturais significativas) que tenham sido concluídas, no máximo, 30 anos antes de 10 de Junho de 2008, no caso de em 10 de Junho de 2008 se encontrar já em vigor um novo sistema de cobrança de portagens, ou, no máximo, 30 anos antes da instituição de quaisquer novos sistemas de cobrança de portagens introduzidos após 10 de Junho de 2008; os custos das infra-estruturas ou das melhorias introduzidas nas infra-estruturas concluídas antes das referidas datas podem também ser considerados custos de construção, caso:

i) o Estado-Membro tenha criado um sistema de cobrança prevendo a amortização desses custos através de um contrato com um operador do sistema de cobrança de portagens, ou outro acto jurídico de efeito equivalente, que entre em vigor antes de 10 de Junho de 2008, ou

ii) o Estado-Membro possa demonstrar que a construção da infra-estrutura em causa depende do facto de o seu período de vida pré-definido ser superior a 30 anos.

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

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

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

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

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

▼ **M1**

- obras de renovação das camadas de desgaste ou outras obras de construção;
- b) «Portagem», um determinado montante a pagar pela realização, por um veículo, de um dado percurso nas infra-estruturas referidas no n.º 1 do artigo 7.º; esse montante deve ter por base a distância percorrida e a categoria do veículo;
- b-A) «Montante médio ponderado das portagens», o total das receitas provenientes das portagens cobradas em determinado período, dividido pelo número de quilómetros percorridos pelos veículos numa determinada rede sujeita a portagem no mesmo período, sendo as receitas e os quilómetros percorridos pelos veículos calculados relativamente aos veículos a que se aplicam portagens;
- c) «Direito de utilização», um determinado montante cujo pagamento confere o direito à utilização, por um veículo, das infra-estruturas referidas no n.º 1 do artigo 7.º durante um dado período de tempo;
- d) «Veículo», um veículo a motor ou um conjunto de veículos articulados destinados ou exclusivamente utilizados no transporte rodoviário de mercadorias e com um peso máximo autorizado superior a 3,5 toneladas;
- e) Veículo da categoria «EURO 0», «EURO I», «EURO II», «EURO III», «EURO IV», «EURO V» e «VEA», um veículo que satisfaz os limites de emissão estabelecidos no anexo 0;
- f) «Categoria de veículo», a categoria na qual um veículo é classificado segundo o número de eixos, as dimensões ou o peso, ou qualquer outro factor de classificação dos veículos consoante os danos causados às estradas, designadamente o sistema de classificação por danos causados às estradas estabelecido no anexo IV, desde que o sistema de classificação utilizado se baseie nas características dos veículos que figuram na documentação do veículo utilizada em todos os Estados-Membros ou que são claramente visíveis;
- g) «Contrato de concessão», uma concessão de obras públicas ou uma concessão de serviços, conforme definidas no artigo 1.º da Directiva 2004/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março de 2004, relativa à coordenação dos processos de adjudicação dos contratos de empreitada de obras públicas, dos contratos públicos de fornecimento e dos contratos públicos de serviços ⁽¹⁾;
- h) «Portagem concessionada», uma portagem cobrada por um concessionário ao abrigo de um contrato de concessão.

▼ **B****CAPÍTULO II****Impostos sobre veículos***Artigo 3.º*

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

— *Bélgica:*

taxe de circulation sur les véhicules automobiles/verkeers- belasting op de autovoertuigen,

⁽¹⁾ JO L 134 de 30.4.2004, p. 114. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2083/2005 da Comissão (JO L 333 de 20.12.2005, p. 28).

▼ A1

— *República Checa:*
silniční daň,

▼ B

— *Dinamarca:*
vaegtafgift af motorkrrejejer m.v.,
— *Alemanha:*
Kraftfahrzeugsteuer,

▼ A1

— *Estónia:*
raskeveokimaks,

▼ B

— *Grécia:*
Τέλη κυκλοφορίας
— *Espanha:*
a) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica,
b) *impuesto sobre actividades económicas* (apenas no que diz respeito aos montantes cobrados sobre veículos automóveis),
— *França:*
a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers
b) taxe différentielle sur les véhicules à moteur,
— *Irlanda:*
vehicle excise duty,
— *Itália:*
a) tassa automobilistica
b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica,

▼ A1

— *Chipre:*
Τέλη Κυκλοφορίας Οχημάτων,
— *Letónia:*
transportlīdzekļa ikgadējā nodeva,
— *Lituânia:*
a) Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojo mokestis;
b) Mokestis už Lietuvoje įregistruotas krovinines transporto priemones,

▼ B

— *Luxemburgo:*
taxe sur les véhicules automoteurs,

▼ A1

— *Hungria:*
gépjárműadó,
— *Malta:*
licenzja tat-triq/road licence fee,

▼ B

— *Países Baixos:*
motorrijtuigenbelasting,

▼B

— *Áustria:*
Kraftfahrzeugsteuer,

▼A1

— *Polónia:*
podatek od środków transportowych,

▼B

— *Portugal:*
a) imposto de camionagem,
b) imposto de circulação,

▼A1

— *Eslovénia:*
letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila,

— *Eslováquia:*
cestná daň,

▼B

— *Finlândia:*
varsinainen ajoneuvoveroegentlig fordonsskatt,

— *Suécia:*
fordonsskatt,

— *Reino Unido:*
a) vehicle excise duty,
b) motor vehicles licence.

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

Artigo 4.º

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

Artigo 5.º

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

Artigo 6.º

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

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

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

▼B

- a) Aos veículos da defesa nacional, da protecção civil, dos serviços de combate a incêndios e outros serviços de urgência, bem como das forças da ordem, e aos veículos de manutenção das estradas;
- b) Aos veículos que só ocasionalmente circulem na via pública do Estado-Membro de registo e que sejam utilizados por pessoas singulares ou colectivas cuja actividade principal não seja o transporte de mercadorias, desde que os transportes efectuados por esses veículos não provoquem distorções de concorrência, e sob reserva de acordo da Comissão.
3. a) O Conselho, deliberando por unanimidade sob proposta da Comissão, pode autorizar um Estado-Membro a manter isenções ou reduções suplementares dos impostos sobre veículos por razões de políticas específicas de carácter socioeconómico ou ligadas às infra-estruturas do Estado em questão. Essas isenções ou reduções só podem dizer respeito aos veículos registados nesse Estado-Membro que efectuem transportes exclusivamente no interior de uma parte bem delimitada do seu território.
- b) Os Estados-Membros que desejarem manter essas isenções ou reduções informarão desse facto a Comissão e comunicar-lhe-ão igualmente todas as informações necessárias. A Comissão informará, no prazo de um mês, os outros Estados-Membros das isenções ou reduções propostas.

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

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

CAPÍTULO III**Portagens e direitos de utilização***Artigo 7.º***▼M1**

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

⁽¹⁾ JO L 368 de 17.12.1992, p. 38.

▼ **M1**

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

2. a) Os Estados-Membros podem optar por manter ou introduzir portagens e/ou direitos de utilização unicamente em relação a veículos cujo peso máximo autorizado seja igual ou superior a 12 toneladas. Caso um Estado-Membro opte por aplicar portagens e/ou direitos de utilização a veículos de peso inferior, aplica-se o disposto na presente directiva;
- b) As portagens e/ou direitos de utilização são aplicados a todos os veículos a partir de 2012;
- c) Um Estado-Membro pode prever excepções ao requisito da alínea b), se considerar que a aplicação de portagens a veículos com peso inferior a 12 toneladas:
 - tem efeitos adversos substanciais em termos de fluidez do tráfego, ambiente, níveis de ruído, congestionamento ou saúde, ou
 - implica custos administrativos superiores a 30 % da receita adicional gerada.

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

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

4-A. Os Estados-Membros podem prever reduções das taxas das portagens ou dos direitos de utilização, ou isenções da obrigação de pagamento de portagens ou direitos de utilização, relativamente aos veículos isentos da obrigação de instalarem e utilizarem um aparelho de controlo, nos termos do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários⁽¹⁾, e nos casos e condições previstos nas alíneas a) e b) do n.º 2 do artigo 6.º da presente directiva.

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

- respeitem as condições previstas na alínea a) do n.º 10 ;
- respeitem o disposto no Tratado, nomeadamente nos artigos 12.º, 49.º, 86.º e 87.º;
- não distorçam a concorrência no mercado interno;
- a estrutura de tarifação daí resultante seja linear, proporcionada, disponível em termos idênticos para todos os utilizadores e não implique custos adicionais para outros utilizadores sob a forma de portagens mais elevadas.

⁽¹⁾ 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).

▼ M1

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

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

▼ B

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

▼ M1

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

▼ B

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

▼ M1

▼ B

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

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

▼ M1

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

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

— seja proporcional ao objectivo prosseguido;

— seja transparente e não discriminatória, especialmente no que respeita à nacionalidade do transportador, ao país ou

▼ M1

local de estabelecimento do transportador ou de registo do veículo e à origem ou destino do transporte;

- não se destine a gerar receitas adicionais provenientes das portagens; todo e qualquer acréscimo involuntário de receitas (que dê origem a montantes médios ponderados das portagens não conformes com o n.º 9) deve ser contrabalançado mediante alterações da estrutura da variação, a aplicar no prazo de dois anos a contar do final do ano fiscal em que as receitas adicionais sejam geradas;
 - respeite os limiares máximos de flexibilidade estabelecidos na alínea b);
- b) Nas condições estabelecidas na alínea a), as taxas das portagens podem variar consoante:
- a classe de emissão EURO, que consta do Anexo 0, incluindo o nível de PM e NO_x, desde que nenhuma portagem exceda em 100 % a portagem cobrada a veículos equivalentes que obedeçam às mais rigorosas normas de emissão; e/ou
 - a hora do dia, o tipo de dia ou a estação do ano, desde que:
 - i) nenhuma portagem exceda em 100 % a portagem cobrada durante o período mais barato do dia, tipo de dia ou estação do ano, ou
 - ii) sendo zero a taxa aplicável ao período mais barato, a penalização pela utilização da hora do dia, do tipo de dia ou da estação do ano mais caros não seja superior a 50 % do valor da portagem que de outro modo seria aplicável ao mesmo veículo.

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

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

- i) a sua aplicação for susceptível de pôr seriamente em risco a coerência dos sistemas de portagens no respectivo território;
- ii) a introdução dessa diferenciação no sistema de portagens em questão não for tecnicamente exequível; ou
- iii) a sua aplicação for susceptível de desviar da rede rodoviária transeuropeia os veículos mais poluentes, com os consequentes impactos para a segurança rodoviária e a saúde pública.

Estas excepções são notificadas à Comissão.

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

▼ M1

condições previstas na presente alínea antes da aplicação da estrutura de tarifação em causa.

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

a) sujeitos a um forte congestionamento que afecte a livre circulação de veículos; ou

b) cuja utilização por veículos cause importantes danos ambientais,

desde que:

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

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

Ao receber os planos financeiros de um Estado-Membro que pretenda aplicar um aumento, a Comissão informa os membros do Comité referido no n.º 1 do artigo 9.º-C. Se considerar que o aumento previsto não satisfaz as condições estabelecidas no presente número ou terá efeitos adversos significativos no desenvolvimento económico das regiões periféricas, a Comissão pode rejeitar os planos de aplicação de taxas apresentados pelo Estado-Membro em causa ou exigir a alteração dos mesmos, nos termos do n.º 2 do artigo 9.º-C.

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

Artigo 7.º-A

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

▼ M1

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

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

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

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

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

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

- os valores unitários e demais parâmetros aplicados para calcular os diferentes elementos de custo, e
- informações claras sobre os veículos abrangidos pelos respectivos regimes de cobrança de portagens e a extensão geográfica da rede ou troço de rede que sejam necessárias para calcular os diferentes custos e a percentagem de custos que pretendem recuperar;

b) Relativamente aos sistemas de cobrança de portagens concessionados:

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

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

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

No caso dos sistemas de portagens referidos no n.º 5, a Comissão pode também dar parecer, em especial no que diz respeito à proporcionali-

▼ M1

dade e à transparência dos sistemas propostos e ao seu provável impacto em termos de concorrência no contexto do mercado interno e da livre circulação de mercadorias.

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

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

Artigo 7.º-B

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

▼ B*Artigo 8.º*

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

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

a) As taxas do direito de utilização comum serão fixadas pelos Estados-Membros participantes a níveis não superiores às taxas máximas previstas no n.º 7 do artigo 7.º;

▼ M1

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

▼ B

c) Podem aderir ao sistema comum outros Estados-Membros;

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

▼ M1*Artigo 8.º-A*

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

▼B

CAPÍTULO IV
Disposições finais

Artigo 9.º

▼M1

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

- a) Taxas específicas ou direitos:
 - cobrados quando do registo do veículo, ou
 - impostos a veículos ou cargas de pesos ou dimensões anormais;
- b) Taxas de estacionamento e direitos específicos de tráfego urbano.

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

- a) Direitos reguladores especificamente destinados a combater o congestionamento do tráfego relacionados com o tempo e o local,
- b) Direitos reguladores destinados a combater as consequências ambientais, incluindo a má qualidade do ar,

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

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

Artigo 9.º-A

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

Artigo 9.º-B

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

Artigo 9.º-C

- 1. A Comissão é assistida por um Comité.
- 2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 3.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º
- 3. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

▼M1

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

4. O Comité aprovará o seu regulamento interno.

▼B*Artigo 10.º*

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

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

▼M1*Artigo 11.º*

Até 10 de Junho de 2011, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação e os efeitos da presente directiva, tendo em conta os desenvolvimentos verificados no domínio tecnológico e a evolução da densidade de tráfego, incluindo a utilização de veículos de mais de 3,5 e menos de 12 toneladas, e avaliando o seu impacto no mercado interno, nomeadamente nas regiões insulares, sem litoral e periféricas da Comunidade, os níveis de investimento no sector e o respectivo contributo para a prossecução dos objectivos de uma política de transportes sustentável.

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

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

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

▼B*Artigo 12.º*

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

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

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

▼B

Artigo 13.º

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

Artigo 14.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.



ANEXO 0

LIMITES DE EMISSÃO

1. Veículo «EURO 0»

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

2. Veículos «EURO I»/«EURO II»

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

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

3. Veículos «EURO III»/«EURO IV»/«EURO V»/«VEA»

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

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

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

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

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



ANEXO I

TAXAS MÍNIMAS DOS IMPOSTOS SOBRE VEÍCULOS
VEÍCULOS A MOTOR

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

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

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

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

▼B

Número de eixos e peso bruto máximo autorizado (em toneladas)		Taxa mínima do imposto (em euros/ano)	
Igual ou superior a	Inferior a	Suspensão pneumática ou considerada equivalente ⁽¹⁾ do(s) eixo(s) motor(es)	Outros sistemas de suspensão do(s) eixo(s) motor(es)
23	25	97	175
25	28	175	307
2 + 2 eixos			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33	36	465	706
36	38	465	706
2 + 3 eixos			
36	38	370	515
38	40	515	700
3 + 2 eixos			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
3 + 3 eixos			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

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

▼B*ANEXO II***MONTANTES MÁXIMOS EM EUROS DOS DIREITOS DE UTILIZAÇÃO, INCLUINDO CUSTOS ADMINISTRATIVOS, REFERIDOS NO N.º 7 DO ARTIGO 7.º****Anuais****▼M1**

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

▼B**Mensais semanais**

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

Diários**▼M1**

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



ANEXO III

PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS DE IMPUTAÇÃO DE CUSTOS E DE CÁLCULO DAS PORTAGENS

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

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

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

1. Definição da rede e dos veículos abrangidos

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

2. Custos de infra-estrutura

2.1. Custos de investimento

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

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

▼ **M1**

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

2.2. Custos anuais de manutenção e custos estruturais de reparação

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

3. Custos de exploração, gestão e cobrança de portagens

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

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

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

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

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

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

Classe do veículo ⁽¹⁾	Coeficientes de equivalência		
	Reparação estrutural ⁽²⁾	Investimentos	Manutenção anual
entre 3,5 t e 7,5 t, Classe 0	1	1	1

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

▼ **M1**

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

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

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

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

▼ **M1**

ANEXO IV

DETERMINAÇÃO INDICATIVA DAS CLASSES DE VEÍCULOS

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

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

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

Veículos a motor

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

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

▼ **M1****Conjuntos de veículos (veículos articulados e conjuntos veículo-reboque)**

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