

Jornal Oficial

da União Europeia

C 77 E



Edição em língua
portuguesa

Comunicações e Informações

54.º ano

11 de Março de 2011

Número de informação

Índice

Página

III *Actos preparatórios*

CONSELHO

2011/C 77 E/01

Posição (UE) n.º 6/2011 do Conselho em primeira leitura tendo em vista a adopção da 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

Adoptada pelo Conselho em 14 de Fevereiro de 2011 ⁽¹⁾ 1

PT

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

III

(Actos preparatórios)

CONSELHO

POSIÇÃO (UE) N.º 6/2011 DO CONSELHO EM PRIMEIRA LEITURA

tendo em vista a adopção da 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

Adoptada pelo Conselho em 14 de Fevereiro de 2011

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2011/C 77 E/01)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o n.º 1 do artigo 91.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽²⁾,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

para a saúde e para o ambiente. É também necessário integrar os requisitos de protecção do ambiente na definição e aplicação das demais políticas da União, incluindo a política comum de transportes.

(2) O objectivo de reduzir as incidências negativas do transporte deverá ser atingido sem criar obstáculos desproporcionados à liberdade de circulação, em nome de um crescimento económico sólido, do bom funcionamento do mercado interno e da coesão territorial.

(3) A fim de otimizar o sistema de transportes nessa óptica, a política comum de transportes deverá servir-se de uma conjugação de instrumentos capazes de melhorar as infra-estruturas e o uso das tecnologias de transporte e de permitir uma gestão mais eficiente da procura de transporte, promovendo nomeadamente a renovação da frota, uma utilização mais eficaz das infra-estruturas e a co-modalidade. Para isso, será preciso aplicar mais sistematicamente em todos os modos de transporte o princípio do «utilizador-pagador», desenvolvendo e pondo em prática o princípio do «poluidor-pagador».

(1) A promoção de um transporte sustentável constitui um dos elementos centrais da política comum de transportes. É, pois, necessário minimizar o impacto do transporte nas alterações climáticas, bem como as suas incidências negativas, em particular o congestionamento, que impede a mobilidade, e a poluição atmosférica e sonora, nociva

(4) A Directiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾ previa que a Comissão apresentasse um modelo de avaliação de todos os custos externos decorrentes da utilização das infra-estruturas de transporte que servisse de base para o cálculo futuro dos encargos com as infra-estruturas. Esse modelo deveria ser 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, bem como, se necessário, de propostas de revisão da directiva.

⁽¹⁾ JO C 255 de 22.9.2010, p. 92.

⁽²⁾ JO C 120 de 28.5.2009, p. 47.

⁽³⁾ Posição do Parlamento Europeu de 11 de Março de 2009 (JO C 87 E de 1.4.2010, p. 345) e posição do Conselho em primeira leitura de 14 de Fevereiro de 2011. Posição do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de ...

⁽⁴⁾ JO L 187 de 20.7.1999, p. 42.

- (5) A fim de 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, bem como às alterações climáticas e ao congestionamento causados pelo recurso efectivo aos diversos modos de transporte, 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, será necessário aplicar em todos os modos de transporte uma estratégia faseada que tenha em conta as características de cada um deles.
- (6) No sector do transporte rodoviário, as portagens, calculadas enquanto taxas de utilização da infra-estrutura baseadas na distância, constituem um instrumento económico equilibrado e eficaz para instituir uma política de transportes sustentável, visto terem um nexo directo com a utilização da infra-estrutura, o desempenho ambiental dos veículos e o 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 utilização real dos veículos. Acresce que as portagens não criam distorções de concorrência no mercado interno uma vez que são pagas por todos os operadores, seja qual for o Estado-Membro de que sejam originários ou em que estejam estabelecidos, proporcionalmente à intensidade com que utilizam a rede rodoviária.
- (7) A análise de impacto mostra que a aplicação de portagens calculadas com base no custo da poluição e, nas estradas congestionadas, numa maior diferenciação de taxas durante os períodos de ponta, poderá ter um efeito positivo no sistema de transportes e contribuir para a estratégia da União em matéria de alterações climáticas. Poderá também 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. Poderá ainda ter um papel indirecto, mas importante, na redução do consumo de combustível e no combate às alterações climáticas.
- (8) O disposto na presente directiva não obsta a que os Estados-Membros prevejam regras nacionais para a aplicação de imposições a utentes da rede rodoviária não abrangidos pela presente directiva.
- (9) Os custos da poluição atmosférica e sonora originada pelo tráfego, nomeadamente os custos de saúde, incluindo os cuidados médicos, os custos decorrentes da perda de colheitas e outras perdas de produção e os custos sociais são gerados no território do Estado-Membro em que o transporte se efectua. O princípio do «poluidor-pagador» será aplicado através da imposição de uma taxa de externalidade, que contribuirá para reduzir os custos externos.
- (10) Para efeitos da presente directiva, o modelo elaborado pela Comissão para calcular os custos externos da poluição atmosférica e sonora originada pelo tráfego proporciona métodos fiáveis e uma escala de valores unitários que podem desde já servir de base para calcular as taxas de externalidade.
- (11) Há ainda incertezas quanto aos custos e às vantagens dos sistemas necessários para aplicar taxas diferenciadas nas infra-estruturas rodoviárias com baixa densidade de tráfego. Até que se acabe com essas incertezas, a solução mais adequada será adoptar uma abordagem flexível a nível da União. Caberá, assim, aos Estados-Membros a decisão de introduzir ou não taxas de externalidade em certas infra-estruturas, com base nas características locais e nacionais da rede rodoviária.
- (12) As taxas baseadas no tempo de utilização, cobradas ao dia, à semana, ao mês ou ao ano, não deverão discriminar os utentes ocasionais, já que, na sua grande maioria, estes não serão, em princípio, transportadores nacionais. Deverá, portanto, fixar-se uma relação mais precisa entre as taxas diária, semanal, mensal e anual aplicáveis aos veículos pesados de mercadorias.
- (13) A aplicação clara e transparente dos sistemas de tarifação poderá contribuir para que o mercado interno funcione melhor. Deverão pois evitar-se sistemas de tarifação discrepantes, a fim de não provocar distorções de concorrência a nível do transporte internacional de mercadorias na rede rodoviária transeuropeia ou em determinados troços dessa rede, bem como noutros troços das redes ou auto-estradas interligadas que não façam parte da rede rodoviária transeuropeia. Em particular, deverão aplicar-se os mesmos princípios de tarifação a todos os troços da rede de auto-estradas de um Estado-Membro.
- (14) Os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de cobrar portagens que reflectam o nível máximo dos custos de infra-estrutura e dos custos externos permitido pela presente directiva, mas deverão poder escolher entre cobrar um desses custos, ou ambos, a um nível mais baixo, ou não os cobrar de todo.
- (15) Ao determinar a rede à qual deverá ser aplicada uma taxa de externalidade, os Estados-Membros deverão poder optar por não cobrar taxas desse tipo em determinadas infra-estruturas rodoviárias a fim de melhorar o acesso às regiões periféricas, encravadas ou insulares e a sua competitividade.
- (16) Deverá ser possível incorporar na taxa de utilização da infra-estrutura um elemento de custo externo baseado no custo da poluição atmosférica e sonora originada pelo tráfego. Deverá ser possível adicionar ao custo de utilização da infra-estrutura o elemento de custo externo incorporado na portagem, desde que, ao calcular os custos, se respeitem certas condições de modo a evitar imposições indevidas.

- (17) A fim de reflectir com maior acuidade os custos da poluição atmosférica e sonora originada pelo tráfego, a taxa de externalidade deverá variar consoante o tipo de estrada, a categoria de veículo e, no que respeita ao ruído, o período de utilização.
- (18) O congestionamento tem um impacto negativo, pois representa para os utentes da rede rodoviária em geral perdas de tempo e elevados consumos de combustível. A diferenciação das taxas de utilização das infra-estruturas permite gerir o congestionamento, desde que a cobrança de portagens diferenciadas mostre clara e inequivocamente aos utentes da rede rodoviária que devem alterar o seu comportamento e evitar troços rodoviários congestionados durante os períodos de ponta.
- (19) A Directiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de Junho de 2002, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente ⁽¹⁾, faculta já uma base que permite que se desenvolva e complete uma série de medidas da União aplicáveis ao ruído emitido pelos veículos e pelas infra-estruturas rodoviárias, uma vez que exige que as autoridades competentes elaborem mapas de ruído estratégicos das principais infra-estruturas e planos de acção destinados a diminuir o ruído nos casos em que os níveis de exposição possam ter efeitos nocivos para a saúde humana.
- (20) Para que o mercado interno funcione adequadamente, é necessário que a União disponha de um sistema que garanta que os direitos de utilização da infra-estrutura fixados com base no congestionamento e no custo local da poluição atmosférica e sonora originada pelo tráfego sejam transparentes, proporcionados e não discriminatórios. Esse sistema deverá incluir princípios de tarifação, métodos de cálculo, níveis máximos e valores unitários dos custos externos comuns, baseados em métodos científicos comprovados, e procedimentos de notificação e informação sobre os sistemas de cobrança de portagens à Comissão.
- (21) A autoridade designada por um Estado-Membro para estabelecer a taxa de externalidade não deverá ter interesses que joguem a favor da fixação de um montante excessivo, pelo que deverá ser independente da entidade que cobra e administra as receitas das portagens.
- (22) A fim de dar primazia à execução de projectos prioritários de interesse europeu identificados no Anexo III da Decisão n.º 661/2010/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de Julho de 2010, sobre as orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes ⁽²⁾, os Estados-Membros que tenham a possibilidade de aplicar majorações deverão privilegiar esta opção antes de cobrarem uma taxa de externalidade. A fim de evitar que os utentes sejam indevidamente onerados, não deverá aplicar-se simultaneamente esta taxa e uma majoração, a não ser que os custos externos excedam o montante da majoração já aplicada. Nesse caso, o montante da majoração deverá ser deduzido da taxa de externalidade.
- (23) Não deverão permitir-se descontos ou reduções da taxa de externalidade, dado que o risco de discriminarem indevidamente certas categorias de utentes é considerável.
- (24) Em caso de viagens que envolvam transferências modais dispendiosas, como o transporte por estrada-mar-estrada, deverá ser possível prever, sob reserva das disposições pertinentes do Tratado em matéria de ajudas estatais, a adopção de medidas de incentivo que favoreçam a coesão territorial, bem como a acessibilidade e a competitividade das regiões periféricas, encravadas e insulares.
- (25) Em determinadas circunstâncias, deverá ser possível conceder descontos ou reduções da taxa de utilização da infra-estrutura rodoviária a certas categorias de utilizadores, como os utilizadores frequentes ou os utilizadores de sistemas de portagem electrónicos.
- (26) A imputação de custos externos através das portagens terá maior influência nas opções dos utentes se eles estiverem cientes desses custos. Estes deverão, portanto, ser identificados separadamente em recibo, factura ou outro documento equivalente fornecido pelo operador da portagem. Com tal documento, o transportador poderá também repercutir mais facilmente o custo da taxa de externalidade no expedidor ou em qualquer outro cliente.
- (27) É conveniente utilizar sistemas de portagem electrónicos para evitar perturbações no fluxo de tráfego e prevenir, a nível local, os efeitos ambientais negativos das filas de trânsito que se formam nas praças de portagem. Por conseguinte, é conveniente aplicar uma taxa de externalidade por meio de sistemas desse tipo, observando o 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 ⁽³⁾.
- (28) Embora as decisões sobre a despesa pública nacional, designadamente sobre a utilização das receitas geradas no âmbito da presente directiva, sejam, de acordo com o princípio da subsidiariedade, da competência dos Estados-Membros, as receitas adicionais geradas pelas taxas de externalidade, ou o seu equivalente em valor financeiro, deverão ser utilizadas, em conformidade com os objectivos da política de transportes estabelecidos na presente directiva, em benefício do sector dos transportes e para promover a mobilidade sustentável de um modo geral. Consequentemente, tais projectos deverão visar, nomeadamente, a promoção de políticas de tarifação eficientes, a redução na fonte da poluição causada pelo transporte rodoviário e a minimização das suas incidências, a melhoria do desempenho energético e de emissões de CO₂ dos veículos, o desenvolvimento de infra-estruturas alternativas de transporte, o aperfeiçoamento da logística ou o aumento da segurança rodoviária.

⁽¹⁾ JO L 189 de 18.7.2002, p. 12.

⁽²⁾ JO L 204 de 5.8.2010, p. 1.

⁽³⁾ JO L 16 de 30.4.2004, p. 124.

- (29) A fim de promover a interoperabilidade dos sistemas de cobrança de portagens, deverá autorizar-se que dois ou mais Estados-Membros colaborem na introdução de um sistema de portagens comum, desde que sejam observadas determinadas condições.
- (30) A Comissão deverá apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho, na melhor oportunidade, uma avaliação global da experiência adquirida nos Estados-Membros que apliquem taxas de externalidade e/ou direitos de utilização das infra-estruturas nos termos da presente directiva.
- (31) O 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 ⁽¹⁾, prevê que as receitas geradas por taxas cobradas directamente aos utilizadores sejam consideradas para determinar o défice de financiamento de projectos geradores de receitas. Todavia, as receitas geradas por taxas de externalidade não deverão ser consideradas no cálculo do défice de financiamento, na medida em que deverão ser afectadas a projectos que visem reduzir na fonte a poluição causada pelo transporte rodoviário e atenuar os seus efeitos, melhorar o desempenho energético e de emissões de CO₂ dos veículos e desenvolver infra-estruturas alternativas de transporte.
- (32) A Comissão deverá ter poderes para adoptar, nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, actos delegados no que diz respeito a determinadas adaptações dos anexos. É particularmente importante que a Comissão proceda a consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive a nível de peritos.
- (33) As medidas necessárias à execução da presente directiva deverão ser adoptadas 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 ⁽²⁾.
- (34) Ao aplicarem métodos científicos alternativos para calcular as taxas de externalidade, os Estados-Membros deverão poder tomar em consideração os valores do custo das externalidades fornecidos pelo «*Handbook on estimation of external cost in the transport sector*» (Manual para a estimativa dos custos externos no sector dos transportes) ⁽³⁾, que proporciona uma boa panorâmica do estado actual da teoria e da prática de cálculo dos custos externos.
- (35) Nas zonas montanhosas descritas no estudo intitulado «Mountain areas in Europe: Analysis of mountain areas in EU Member States, acceding and other European countries» (As zonas montanhosas na Europa: análise das zonas montanhosas nos Estados-Membros da UE, nos países aderentes e noutros países europeus), encomendado pela Comissão Europeia em 2004, poderá ser autorizada a aplicação de taxas de externalidade mais elevadas, desde que se disponha de dados científicos objectivos que comprovem que a poluição atmosférica e sonora é mais nociva nessas zonas devido a condicionamentos de ordem geográfica e a fenómenos físicos como o declive das estradas, as inversões térmicas e o efeito de anfiteatro dos vales.
- (36) Nos termos do ponto 34 do Acordo Interinstitucional «Legislar melhor» ⁽⁴⁾, os Estados-Membros são encorajados a elaborar, para si próprios e no interesse da União, os seus próprios quadros, que ilustrem, na medida do possível, a concordância entre a presente directiva e as medidas de transposição, e a publicá-los.
- (37) Atendendo a que o objectivo da presente directiva, que visa, designadamente, promover uma tarifação diferenciada da utilização das infra-estruturas rodoviárias com base nos custos externos como meio para fomentar a sustentabilidade dos transportes, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, pois, devido à importância da dimensão transnacional do transporte, ser melhor alcançado ao nível da União, esta pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aquele objectivo,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

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

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

a) É inserida a seguinte alínea:

«a-D) «Auto-estrada», uma estrada especialmente concebida e construída para a circulação automóvel que não serve os terrenos adjacentes e que:

i) Excepto em certos locais ou a título temporário, disponha, para os dois sentidos de circulação, de faixas de rodagem distintas separadas por uma faixa central não destinada à circulação ou, excepcionalmente, por outro meio;

ii) Não tenha cruzamentos ao mesmo nível com estradas, vias de caminho-de-ferro, trilhos de eléctricos ou caminhos destinados à circulação de peões; e

iii) Esteja especificamente sinalizada como sendo uma auto-estrada;»

⁽¹⁾ JO L 210 de 31.7.2006, p. 25.

⁽²⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

⁽³⁾ http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.

⁽⁴⁾ JO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

b) As alíneas b) e b-A) passam a ter a seguinte redacção:

«b) “Portagem”, um determinado montante, a pagar por um veículo com base na distância percorrida numa dada infra-estrutura e na categoria do veículo, que inclui uma taxa de utilização da infra-estrutura e/ou uma taxa de externalidade;

b-A) “Taxa de utilização da infra-estrutura”, uma taxa destinada a recuperar os custos de construção, manutenção, funcionamento e desenvolvimento da infra-estrutura incorridos num Estado-Membro;»;

c) São inseridas as seguintes alíneas:

«b-B) “Taxa de externalidade”, uma taxa cobrada a fim de recuperar os custos incorridos num Estado-Membro com a poluição atmosférica e/ou sonora originada pelo tráfego;

b-C) “Custo da poluição atmosférica originada pelo tráfego”, o custo dos danos causados pela libertação de partículas e de precursores do ozono, como os óxidos de azoto e os compostos orgânicos voláteis, durante a condução 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) “Taxa média ponderada de utilização da infra-estrutura”, 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-F) “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;»;

d) A alínea d) passa a ter a seguinte redacção:

«d) “Veículo”, um veículo a motor ou um conjunto de veículos articulados utilizados no transporte rodoviário de mercadorias ou a ele destinados, com um peso bruto máximo autorizado igual ou superior a 3,5 toneladas;».

2. Os artigos 7.º, 7.º-A e 7.º-B são substituídos pelo seguinte texto:

«Artigo 7.º

1. Sem prejuízo do disposto no n.º 1-A do artigo 9.º, os Estados-Membros podem manter ou introduzir portagens e/ou direitos de utilização na rede rodoviária transeuropeia ou em determinados troços dessa rede, bem como em qualquer outro troço da sua rede de auto-estradas que não faça parte da rede rodoviária transeuropeia, nas condições estabelecidas nos n.ºs 2 a 5 do presente artigo e nos artigos 7.º-A a 7.º-K. Tal situação não prejudica o direito de os Estados-Membros aplicarem, nos termos do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, portagens e/ou direitos de utilização noutras infra-estruturas, desde que a sua imposição nessas infra-estruturas não discrimine negativamente o tráfego internacional nem dela resultem distorções de concorrência entre os operadores.

2. Os Estados-Membros não podem aplicar simultaneamente portagens e direitos de utilização a uma dada categoria de veículos pela utilização de um mesmo troço rodoviário. No entanto, um Estado-Membro que aplique direitos de utilização na sua rede rodoviária pode cobrar também portagens pela utilização de pontes, túneis e passagens de montanha.

3. As portagens e direitos de utilização são 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 portagens ou dos direitos de utilização, ou isenções da obrigação de pagamento de portagens ou de direitos de utilização, no que respeita aos veículos isentos da obrigação de instalar e utilizar um aparelho de controlo nos termos do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários (*), e nos casos e condições previstos nas alíneas a) e b) do n.º 2 do artigo 6.º da presente directiva.

5. 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 se considerarem, nomeadamente, que a sua extensão a veículos com menos de 12 toneladas:

a) Teria efeitos negativos importantes na fluidez do tráfego, no ambiente, nos níveis de ruído, no congestionamento, na saúde ou na segurança rodoviária devido ao desvio do tráfego;

b) Implicaria custos administrativos superiores a 30 % da receita adicional gerada por essa extensão.

Artigo 7.º-A

1. Os direitos de utilização devem ser proporcionais ao tempo de utilização da infra-estrutura, sem exceder os valores previstos no Anexo II, e devem ter validade diária, semanal, mensal ou anual. A taxa mensal não deve ser superior a 10 % da taxa anual, a taxa semanal não deve ser superior a 5 % da taxa anual e a taxa diária não deve ser superior a 2 % da taxa anual.

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

2. Os Estados-membros estabelecem direitos de utilização, incluindo os custos administrativos, para as várias categorias de veículos, a um nível não superior aos valores máximos previstos 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 da infra-estrutura deve ter por referência os custos de construção e os custos de exploração, de manutenção e de desenvolvimento da rede de infra-estruturas em causa. A taxa média ponderada de utilização da infra-estrutura pode incluir também uma remuneração do capital ou uma margem de lucro baseadas nas condições do mercado.

2. Os custos tidos em conta devem ter por referência a rede ou parte da rede em que as taxas de utilização da infra-estrutura são cobradas e os veículos a elas sujeitos. Os Estados-Membros podem decidir recuperar só uma percentagem desses custos.

Artigo 7.º-C

1. A taxa de externalidade deve ter por referência o custo da poluição atmosférica originada pelo tráfego. Nos troços que atravessem zonas em que a população é exposta à poluição sonora originada pelo tráfego, a taxa de externalidade pode incluir o custo dessa poluição sonora.

A taxa de externalidade deve variar e ser fixada de acordo com os requisitos mínimos e com os métodos especificados no Anexo III-A, respeitando os valores máximos previstos no Anexo III-B.

2. Os custos tidos em conta devem ter por referência a rede ou parte da rede em que taxas de externalidade são cobradas e os veículos a elas sujeitos. Os Estados-Membros podem decidir recuperar só uma percentagem desses custos.

3. A taxa de externalidade relativa à poluição atmosférica originada pelo tráfego só se aplica aos veículos que cumpram as normas de emissão EURO mais rigorosas quatro anos após as datas de aplicação estabelecidas nas regras que introduziram essas normas.

4. O montante da taxa de externalidade é fixado pelo Estado-Membro interessado. Se um Estado-Membro designar uma autoridade para esse efeito, essa autoridade deve ser jurídica e financeiramente independente da entidade encarregada de administrar ou cobrar a taxa ou parte dela.

Artigo 7.º-D

No prazo de um ano a contar da aprovação de futuras normas de emissão EURO mais rigorosas, o Parlamento Europeu e o Conselho, deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário, determinam os valores máximos correspondentes no Anexo III-B.

Artigo 7.º-E

1. Os Estados-Membros devem utilizar para o cálculo do nível máximo 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 nível máximo da taxa de utilização da infra-estrutura 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 deve ser feita com base num período de referência razoavelmente longo, adequado à natureza do contrato de concessão.

3. Os sistemas de cobrança de portagens já em vigor em 10 de Junho de 2008, ou em relação aos quais, no âmbito de um processo de concurso público, tenham sido recebidas, antes de 10 de Junho de 2008, propostas ou respostas a convites para negociar no quadro do procedimento por negociação, não ficam sujeitos às obrigações previstas nos n.ºs 1 e 2 enquanto estiverem em vigor e não sofrerem alterações substanciais.

Artigo 7.º-F

1. Em casos excepcionais de infra-estruturas rodoviárias 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, desde que:

a) As receitas geradas pela majoração sejam investidas no financiamento da construção de projectos prioritários de interesse europeu, identificados no Anexo III da Decisão n.º 661/2010/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de Julho de 2010, sobre as orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes (**), que contribuam directamente para reduzir o congestionamento ou os danos ambientais e se localizem no mesmo corredor do troço rodoviário a que é aplicada a majoração;

- b) A majoração não exceda 15 % da taxa média ponderada de utilização da infra-estrutura calculada nos termos do n.º 1 do artigo 7.º-B e do artigo 7.º-E, a não ser que as receitas geradas sejam investidas em troços transfronteiriços de projectos prioritários de interesse europeu que abranjam infra-estruturas localizadas em regiões montanhosas, caso em que a majoração não pode exceder 25 %;
- c) A aplicação da majoração não dê origem a que o tráfego comercial sofra um tratamento desigual em relação aos demais utentes da infra-estrutura rodoviária;
- d) Seja fornecida à Comissão, antes de aplicada a majoração, uma descrição do local exacto em que esta vai ser aplicada e prova da decisão de financiar a construção de projectos prioritários referidos na alínea a); e
- e) O período em que a majoração é aplicável seja previamente definido e delimitado e seja coerente, em termos de receita prevista, com os planos financeiros e com a análise de custo/benefício dos projectos a co-financiar com as receitas da majoração.

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

2. A uma taxa de utilização diferenciada nos termos do artigo 7.º-G pode ser aplicada uma majoração.

3. Após receber de um Estado-Membro que pretenda aplicar uma majoração a informação correspondente, a Comissão deve comunicá-la aos membros do Comité referido no artigo 9.º-D. Se a Comissão considerar que a majoração prevista não satisfaz as condições estabelecidas no n.º 1 ou terá efeitos adversos significativos no desenvolvimento económico das regiões periféricas, pode rejeitar ou exigir a alteração dos planos de aplicação de taxas apresentados por esse Estado-Membro, de acordo com o procedimento consultivo previsto no n.º 2 do artigo 9.º-D.

4. Nos troços rodoviários que preencham os critérios exigidos para a aplicação de uma majoração nos termos do n.º 1, os Estados-Membros só podem cobrar uma taxa de externalidade se a majoração for aplicada.

5. O montante da majoração é deduzido do montante da taxa de externalidade calculada nos termos do artigo 7.º-C.

Artigo 7.º-G

1. Os Estados-Membros devem diferenciar a taxa de utilização da infra-estrutura em função da classe de emissão

EURO dos veículos, de tal modo que nenhuma taxa de utilização da infra-estrutura exceda o dobro da taxa aplicada a veículos equivalentes que obedeçam às normas de emissão mais rigorosas. Os contratos de concessão existentes ficam isentos desta exigência até que sejam renovados.

Todavia, os Estados-Membros podem estabelecer derrogações da exigência de diferenciação da taxa de utilização da infra-estrutura se:

- i) Essa exigência prejudicar gravemente a coerência dos sistemas de portagem no seu território;
- ii) Não for tecnicamente viável introduzir essa diferenciação no sistema de portagens em causa;
- iii) Essa exigência levar ao desvio dos veículos mais poluentes, com impactos negativos na segurança rodoviária e na saúde pública; ou
- iv) A portagem incluir uma taxa de externalidade.

Qualquer derrogação ou isenção desta natureza deve ser notificada à Comissão.

2. Se, em caso de controlo, o condutor ou, se for caso disso, o transportador não puderem apresentar os documentos necessários para comprovar a classe de emissão EURO do veículo, o Estado-Membro pode cobrar portagens ao mais elevado nível aplicável.

3. A taxa de utilização da infra-estrutura pode também ser diferenciada a fim de reduzir o congestionamento, de minimizar a deterioração da infra-estrutura, de otimizar a sua utilização ou de promover a segurança rodoviária, desde que:

- a) A diferenciação seja transparente, publicada e aplicável em condições idênticas a todos os utentes;
- b) A diferenciação seja aplicada consoante a hora do dia, o tipo de dia ou a estação do ano;
- c) Nenhuma taxa de utilização da infra-estrutura exceda em mais de 175 % o nível máximo da taxa média ponderada de utilização da infra-estrutura referido no artigo 7.º-B; e
- d) Os períodos de ponta durante os quais são cobradas as taxas mais elevadas de utilização da infra-estrutura para efeitos de redução do congestionamento não excedam cinco horas por dia.

4. As diferenciações referidas nos n.ºs 1 e 3 não podem destinar-se a gerar receitas de portagem adicionais. Qualquer acréscimo involuntário de receitas deve ser contrabalançado por alterações na estrutura de diferenciação, a aplicar no prazo de dois anos a contar do final do exercício financeiro em que as receitas adicionais tiverem sido geradas.

Artigo 7.º-H

1. Pelo menos seis meses antes de ser aplicado um novo sistema de portagem que incorpore uma taxa de utilização da infra-estrutura, os Estados-Membros devem comunicar à Comissão:

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

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

b) Relativamente aos sistemas de cobrança de portagens concessionados:

- os contratos de concessão ou alterações importantes aos mesmos, e
- o cenário de base em que o cedente fundamentou o anúncio de concessão a que se refere o Anexo VII B 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 (**); este cenário deve incluir uma estimativa dos custos definidos no n.º 1 do artigo 7.º-B, previstos no âmbito da concessão, o tráfego esperado, repartido por categorias de veículos, os níveis de portagem previstos e a extensão geográfica da rede abrangida pelo contrato de concessão.

2. No prazo de seis meses a contar da recepção das informações a que se refere o n.º 1, a Comissão deve dar parecer sobre se as obrigações previstas no artigo 7.º-E foram cumpridas. Os pareceres da Comissão devem ser comunicados ao Comité referido no artigo 9.º-D.

3. Antes de ser aplicado um novo sistema de portagem que incorpore uma taxa de externalidade, os Estados-Membros devem comunicar à Comissão:

a) Informações precisas sobre a localização dos troços rodoviários em que a taxa de externalidade irá ser aplicada e sobre as classes de veículos, os tipos de estrada e os tempos de utilização exactos em função dos quais a taxa irá ser diferenciada;

b) A taxa média ponderada de externalidade e a receita total previstas;

c) Se necessário, o nome da autoridade designada nos termos do n.º 4 do artigo 7.º-C para fixar o montante da taxa, ou do seu mandatário;

d) Os parâmetros, dados e informações necessários para demonstrar como irá ser aplicado o método de cálculo previsto no Anexo III-A.

4. A Comissão deve tomar uma decisão sobre se as obrigações impostas nos artigos 7.º-B, 7.º-C e 7.º-J ou no n.º 2 do artigo 9.º foram cumpridas no prazo de:

a) Seis meses após a apresentação das informações referidas no n.º 3; ou

b) Se aplicável, mais três meses após a recepção das informações adicionais referidas no n.º 3 por ela solicitadas.

O Estado-Membro em causa deve adaptar a taxa de externalidade proposta a fim de dar cumprimento à presente decisão. A decisão da Comissão deve ser comunicada ao Comité referido no artigo 9.º-D.

Artigo 7.º-I

1. Os Estados-Membros não podem conceder descontos ou reduções da taxa de externalidade incorporada numa portagem a nenhum utente.

2. Os Estados-Membros podem conceder descontos ou reduções da taxa de utilização da infra-estrutura desde que:

a) A estrutura de tarifação daí resultante seja proporcionada, publicada e aplicável em condições idênticas a todos os utentes, não implicando para outros utentes custos adicionais sob a forma de portagens mais elevadas;

b) Esses descontos ou reduções impliquem economias reais em termos de custos administrativos; e

c) Esses descontos ou reduções não excedam 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 na alínea b) do n.º 3 e no n.º 4 do artigo 7.º-G, em casos excepcionais, nomeadamente no caso de projectos específicos de elevado interesse europeu identificados no Anexo III da Decisão n.º 661/2010/UE, as taxas das portagens podem ser objecto de outras formas de diferenciação a fim de assegurar a viabilidade comercial desses projectos quando expostos à concorrência directa de outros modos de transporte de veículos. A estrutura de tarifação daí resultante deve ser linear, proporcionada, publicada e aplicável em condições idênticas a todos os utentes, não implicando para outros utentes custos adicionais sob a forma de portagens mais elevadas. A Comissão deve verificar o cumprimento dessas condições antes de a estrutura de tarifação em causa ser aplicada.

Artigo 7.º-J

1. As portagens e os direitos de utilização devem ser 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 União. Para o efeito, os Estados-Membros devem cooperar no estabelecimento de métodos que permitam aos transportadores efectuar o pagamento das portagens e dos direitos de utilização 24 horas por dia, pelo menos nos pontos de venda mais importantes, utilizando meios de pagamento correntes, dentro ou fora dos Estados-Membros onde os direitos forem aplicados. Os Estados-Membros devem dotar de meios adequados os pontos de pagamento de portagens e direitos de utilização, de modo a manter condições normais de segurança rodoviária.

2. O sistema de cobrança de portagens e direitos de utilização não deve prejudicar de forma injustificada, financeiramente ou de qualquer outro modo, os utentes não regulares da rede rodoviária. Em particular, se a cobrança de portagens 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, sem formalidades nem custos excessivos, unidades de bordo conformes com as disposições da 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. (****)

3. Sempre que um Estado-Membro cobrar uma portagem a um veículo, o montante total da portagem, o montante do direito de utilização da infra-estrutura e/ou o montante da taxa de externalidade devem ser indicados num recibo fornecido ao transportador, se possível através de meios electrónicos.

4. Se economicamente viável, os Estados-Membros devem aplicar e cobrar as taxas de externalidade por meio de sistemas electrónicos que satisfaçam os requisitos estabelecidos no n.º 1 do artigo 2.º da Directiva 2004/52/CE.

Artigo 7.º-K

Sem prejuízo do disposto nos artigos 107.º e 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, a presente directiva não prejudica o direito que assiste aos

Estados-Membros que introduzam um sistema de portagens e/ou direitos de utilização das infra-estruturas de preverem uma compensação adequada desses custos.

(*) JO L 370 de 31.12.1985, p. 8.

(**) JO L 204 de 5.8.2010, p. 1.

(***) JO L 134 de 30.4.2004, p. 114.

(****) JO L 166 de 30.4.2004, p. 124.».

3. É aditado o seguinte artigo:

«Artigo 8.º-B

1. Dois ou mais Estados-Membros podem cooperar na criação de um sistema comum de portagens aplicável ao conjunto dos seus territórios. Nesse caso, os Estados-Membros envolvidos devem garantir que a Comissão seja informada da cooperação que estabeleceram, bem como do subsequente funcionamento e da eventual alteração do sistema.

2. O sistema comum de portagens deve ficar sujeito às condições estabelecidas nos artigos 7.º a 7.º-K. Podem aderir ao sistema comum outros Estados-Membros.».

4. No artigo 9.º, os n.ºs 1-A e 2 passam a ter a seguinte redacção:

«1-A. 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 via localizada numa zona urbana, incluindo os troços das redes transeuropeias que atravessem zonas urbanas.

2. Cabe aos Estados-Membros determinar a utilização a dar às receitas geradas pela presente directiva. As receitas geradas pelas taxas de externalidade, ou o seu equivalente em valor financeiro, devem ser utilizadas em benefício do sector dos transportes, tornando-os mais sustentáveis e optimizando todo o sistema de transportes, nomeadamente:

- a) Promovendo uma política de tarifação eficaz;
- b) Reduzindo na fonte a poluição causada pelo transporte rodoviário;
- c) Minimizando na fonte os efeitos da poluição causada pelo transporte rodoviário;
- d) Melhorando o desempenho dos veículos, tanto no plano energético como no das emissões de CO₂;
- e) Desenvolvendo infra-estruturas de transporte alternativas e/ou aumentando a capacidade actual;
- f) Optimizando a logística; ou
- g) Aumentando a segurança rodoviária.».

5. Os artigos 9.º-B e 9.º-C são substituídos pelo seguinte texto:

«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, e em particular dos seus Anexos.

Artigo 9.º-C

Nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, a Comissão deve adoptar actos delegados no que se refere:

- à adaptação do Anexo 0 ao acervo da União,
- à adaptação das fórmulas constantes das secções 4.1 e 4.2 do Anexo III-A ao progresso científico e técnico.

Os procedimentos previstos nos artigos 9.º-E, 9.º-F e 9.º-G aplicam-se aos actos delegados referidos no presente artigo.

Artigo 9.º-D

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.

Artigo 9.º-E

1. O poder de adoptar os actos delegados a que se refere o artigo 9.º-C é conferido à Comissão por um prazo indeterminado.
2. Assim que adoptar um acto delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
3. O poder de adoptar actos delegados conferido à Comissão está sujeito às condições estabelecidas nos artigos 9.º-F e 9.º-G.

Artigo 9.º-F

1. A delegação de poderes referida no artigo 9.º-C pode ser revogada pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho.
2. A instituição que der início a um procedimento interno para decidir se revoga a delegação de poderes procura

informar a outra instituição e a Comissão num prazo razoável antes de tomar a decisão final, indicando os poderes delegados que poderão ser objecto de revogação e os motivos da mesma.

3. A decisão de revogação põe termo à delegação de poderes nela especificada. Produz efeitos de imediato ou numa data posterior nela especificada. A decisão de revogação não prejudica a validade dos actos delegados já em vigor. É publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 9.º-G

1. O Parlamento Europeu ou o Conselho podem formular objecções a um acto delegado no prazo de dois meses a contar da data de notificação.

Por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho, esse prazo é prorrogado por dois meses.

2. Se, no termo desse prazo, nem o Parlamento Europeu nem o Conselho tiverem formulado objecções ao acto delegado, este é publicado no *Jornal Oficial da União Europeia* e entra em vigor na data nele indicada.

O acto delegado pode ser publicado no *Jornal Oficial da União Europeia* e entrar em vigor antes do termo desse prazo, se tanto o Parlamento Europeu como o Conselho tiverem informado a Comissão de que não tencionam formular objecções.

3. Se o Parlamento Europeu ou o Conselho formularem objecções ao acto delegado, este não entra em vigor. A instituição que formular objecções ao acto delegado expõe os motivos das mesmas.».

6. No n.º 1 do artigo 10.º, a expressão «Comunidades Europeias» é substituída pela expressão «União Europeia».
7. É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 10.º-A

1. Os montantes em euros previstos no Anexo II e os montantes em cêntimos indicados nos Quadros 1 e 2 do Anexo III-B são revistos de dois em dois anos, a começar em 1 de Janeiro de ... (*), a fim de ter em conta as alterações ocorridas no índice harmonizado de preços no consumidor à escala da União, com exclusão da energia e dos alimentos não transformados [tal como publicado pela Comissão (Eurostat)].

(*) O segundo ano a seguir à data de entrada em vigor da presente directiva.

Esses montantes são adaptados automaticamente, mediante a majoração do montante de base em euros ou centimos pela variação percentual do referido índice. Os valores daí resultantes são arredondados para o número inteiro superior expresso em euros no caso do Anexo II, para o número inteiro superior expresso em décimas de centimos no caso do Quadro 1 do Anexo III-B e para o número inteiro superior expresso em centésimas de centimos no caso do Quadro 2 do Anexo III-B.

2. A Comissão publica os montantes adaptados a que se refere o n.º 1 no *Jornal Oficial da União Europeia*. Esses montantes adaptados entram em vigor no primeiro dia do mês seguinte ao da publicação.»

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

«Artigo 11.º

1. Até ... (*) e, em seguida, de quatro em quatro anos, os Estados-Membros que apliquem uma taxa de externalidade e/ou uma taxa de utilização da infra-estrutura devem elaborar e apresentar um relatório sobre as portagens aplicadas no seu território, incluindo as portagens concessionadas, à Comissão. Por sua vez, a Comissão deve facultá-lo aos demais Estados-Membros. Esse relatório pode excluir os sistemas de cobrança de portagens já em vigor em 10 de Junho de 2008 que não incluam taxas de externalidade, desde que esses sistemas continuem a vigorar e não tenham sofrido alterações substanciais. Esse relatório deve incluir informações sobre:

- a) A taxa média ponderada de externalidade e os montantes específicos cobrados por cada combinação de classe de veículo, tipo de estrada e período de utilização;
- b) A diferenciação da taxa de utilização da infra-estrutura consoante o tipo de veículo e o período de utilização; e
- c) A taxa média ponderada de utilização da infra-estrutura e a receita total gerada pela taxa de utilização da infra-estrutura.

2. Até ... (**), a Comissão, coadjuvada pelo comité referido no artigo 9.º-D, apresenta 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 aplicáveis à recuperação dos custos decorrentes da poluição originada pelo tráfego e à inclusão dos veículos de peso superior a 3,5 toneladas e inferior a 12 toneladas. No relatório devem ser também analisados, com base num acompanhamento permanente, e avaliados, entre outros, os seguintes aspectos:

- a) A eficácia das medidas previstas na presente directiva para combater os efeitos negativos dos transportes rodoviários, tendo também em conta, em especial, o impacto causado nos Estados-Membros geograficamente isolados e periféricos;

- b) O efeito da aplicação da presente directiva em termos de orientação dos utentes para as soluções de transporte mais eficientes e mais respeitadoras do ambiente, a par de informações sobre a introdução de taxas baseadas na distância percorrida; e

- c) A aplicação e os efeitos da diferenciação das taxas de utilização da infra-estrutura referida no artigo 7.º-F na redução do congestionamento e da poluição atmosférica a nível local.

O relatório deve também avaliar a utilização de sistemas electrónicos para aplicar e cobrar as taxas de utilização da infra-estrutura e as taxas de externalidade.

3. Até ... (***), a Comissão deve apresentar um relatório que sintetize as restantes medidas, designadamente regulamentares, adoptadas para internalizar ou reduzir os custos externos associados ao ambiente, ao ruído e à saúde ocasionados pelos diversos modos de transporte, incluindo a base jurídica e os valores máximos utilizados.

A fim de garantir uma concorrência intermodal leal, tributando gradualmente os custos externos dos diversos modos de transporte, o relatório deve incluir um calendário das medidas por aplicar aos modos de transporte e/ou aos elementos de custo externo ainda não tidos em consideração.»

9. O Anexo III é alterado do seguinte modo:

- a) O primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redacção:

«O presente anexo estabelece, nos termos do n.º 1 do artigo 7.º-B, os princípios fundamentais de cálculo da taxa média ponderada de utilização da infra-estrutura. A obrigação de relacionar as taxas de utilização da infra-estrutura com os custos não prejudica a faculdade de os Estados-Membros optarem, nos termos do n.º 2 do artigo 7.º-B, por não recuperar inteiramente os custos através das receitas provenientes das taxas de utilização da infra-estrutura ou de diferenciarem para fora da média, nos termos do artigo 7.º-F, os montantes de taxas específicas de utilização da infra-estrutura.»

- b) No segundo parágrafo, a palavra «Comunidade» é substituída pela palavra «União»;
- c) No ponto 1, segundo travessão, os termos «n.º 1 do artigo 7.º-A» são substituídos pelos termos «n.º 2 do artigo 7.º-B».

10) Após o Anexo III, é inserido o texto constante do anexo à presente directiva.

(*) 48 meses após a entrada em vigor da presente directiva.

(**) 60 meses após a entrada em vigor da presente directiva.

(***) 12 meses após a entrada em vigor da presente directiva.

Artigo 2.º

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até ... (*). Os Estados-Membros comunicam imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

Quando os Estados-Membros adoptarem essas disposições, estas incluem uma referência à presente directiva ou são acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência são estabelecidas pelos Estados-Membros.

As obrigações de transposição e aplicação da presente directiva não se aplicam aos Estados-Membros em cujo território não sejam aplicadas portagens nem direitos de utilização.

2. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem no domínio abrangido pela presente directiva.

Artigo 3.º

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

Artigo 4.º

Os destinatários da presente directiva são os Estados-Membros.

Feito em ...

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

...

Pelo Conselho

O Presidente

...

(*) 36 meses após a data de entrada em vigor da presente directiva.

ANEXO

«ANEXO III-A

REQUISITOS MÍNIMOS PARA A APLICAÇÃO DAS TAXAS DE EXTERNALIDADE

O presente anexo estabelece os requisitos mínimos para a aplicação das taxas de externalidade e o cálculo da taxa média ponderada máxima de externalidade.

1. Partes da rede rodoviária abrangidas

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

Se o Estado-Membro optar por aplicar uma taxa de externalidade unicamente numa parte ou partes da rede rodoviária abrangidas pelo âmbito de aplicação da presente directiva, essa parte ou partes serão seleccionadas com base numa avaliação que determine:

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

2. Veículos, estradas e períodos de utilização abrangidos

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

Se for o caso, o Estado-Membro deve ainda notificar a Comissão dos períodos de utilização exactos, correspondentes ao período nocturno durante o qual poderá ser aplicada uma taxa de externalidade mais elevada por força de um nível maior de dano acústico.

A classificação das estradas como estradas suburbanas (incluindo auto-estradas) ou estradas interurbanas (incluindo auto-estradas) e a definição dos períodos de utilização devem basear-se em critérios objectivos relacionados com o nível de exposição das estradas e as suas imediações à poluição, tais como a densidade populacional e a frequência anual de picos de poluição, medidos nos termos do disposto na presente directiva. Os critérios aplicados devem constar da notificação.

3. Montante da taxa

O Estado-Membro ou, se for o caso, uma autoridade independente devem determinar um montante específico único para cada classe de veículos, tipo de estradas e período de utilização. A estrutura de tarifação daí resultante, incluindo a hora do início e a hora do fim de cada período nocturno, a taxa de externalidade compreender o custo da poluição sonora, deve ser transparente, publicada e aplicável em condições idênticas a todos os utentes. A publicação deve anteceder, com uma margem de tempo suficiente, a aplicação. Devem ser publicados todos os parâmetros, dados e outras informações necessários para se compreender como são calculados os vários elementos de custo externo.

Ao fixar as taxas, o Estado-Membro ou, se for o caso, uma autoridade independente devem nortear-se pelo princípio da tarifação eficiente, isto é, uma tarifa próxima do custo marginal social da utilização do veículo sujeito ao pagamento da taxa.

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 quaisquer soluções que permitam minorar esses riscos.

O Estado-Membro ou, se for o caso, uma autoridade independente devem controlar a eficácia do sistema de tarifação em termos de redução dos danos ambientais causados pelo transporte rodoviário. Devem igualmente ajustar de dois em dois anos, se necessário, a estrutura de tarifação e o montante da taxa fixado para uma dada classe de veículos, tipo de estradas e período de utilização à evolução da oferta e da procura de transporte.

4. Elementos de custo externo

4.1. Custo da poluição atmosférica originada pelo tráfego

Os Estados-Membros que decidam incluir a totalidade ou parte do custo da poluição atmosférica originada pelo tráfego na taxa de externalidade – ou, se for o caso, uma autoridade independente – devem calcular o custo imputável da poluição atmosférica originada pelo tráfego aplicando a fórmula que se segue ou utilizando os valores unitários constantes do Quadro 1 do Anexo III-B, se estes forem inferiores:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}$$

em que:

— PCV_{ij} = custo da poluição atmosférica para um veículo da classe i e uma estrada do tipo j (EUR/veículo.kilómetro)

— EF_{ik} = factor de emissão para um poluente k e um veículo da classe i (gramas/veículo.kilómetro)

— PC_{jk} = custo para um poluente k e uma estrada do tipo j (EUR/grama).

Os factores de emissão devem ser os usados pelos Estados-Membros para elaborar os inventários nacionais de emissões previstos na Directiva 2001/81/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2001, relativa ao estabelecimento de valores-limite nacionais de emissão de determinados poluentes atmosféricos ⁽¹⁾ (que exige a utilização do guia conjunto EMEP/CORINAIR ⁽²⁾). O custo dos poluentes deve ser estimado pelo Estado-Membro ou, se for caso disso, por uma autoridade independente, respeitando o estado actual dos conhecimentos.

A fim de calcular os custos da poluição atmosférica, o Estado-Membro ou, se for o caso, uma autoridade independente podem aplicar métodos alternativos cientificamente comprovados que utilizem os dados de medição dos poluentes atmosféricos e o valor local do custo desses poluentes, desde que os resultados não excedam os valores unitários referidos no Quadro 1 do Anexo III-B para qualquer classe de veículos.

4.2. Custo da poluição sonora originada pelo tráfego

Os Estados-Membros que decidam incluir a totalidade ou parte do custo da poluição sonora originada pelo tráfego na taxa de externalidade – ou, se for o caso, uma autoridade independente – devem calcular o custo imputável da poluição sonora originada pelo tráfego aplicando as fórmulas que se seguem ou utilizando os valores unitários constantes do Quadro 2 do Anexo III-B, se estes forem inferiores:

$$NCV_j(\text{diariamente}) = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j(\text{dia}) = a \times NCV_j$$

$$NCV_j(\text{noite}) = b \times NCV_j$$

em que:

— NCV_j = custo do ruído para um veículo pesado de mercadorias e uma estrada do tipo j (EUR/veículo.kilómetro)

— NC_{jk} = custo do ruído por pessoa exposta, para uma estrada do tipo j e um nível de ruído k (EUR/pessoa)

— POP_k = população exposta a um nível diário de ruído k por quilómetro (pessoa/kilómetro)

— $WADT$ = média ponderada do tráfego diário (equivalente de ligeiro de passageiros)

— a e b = são factores de ponderação determinados pelos Estados-Membros por forma a que a taxa de ruído média ponderada daí resultante por veículo.kilómetro não exceda NCV_j (diariamente).

A poluição sonora originada pelo tráfego tem como referência o impacto sobre os níveis de ruído medidos próximo do ponto de exposição e atrás das barreiras anti-ruído, caso existam.

⁽¹⁾ JO L 309 de 27.11.2001, p. 22.

⁽²⁾ Metodologia da Agência Europeia do Ambiente http://reports.eea.europa.eu/EMEP_CORINAIR5/

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 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de Junho de 2002, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente ⁽¹⁾.

O custo por pessoa exposta ao nível de ruído k deve ser estimado pelos Estados-Membros ou, se for caso disso, por uma autoridade independente, respeitando o estado actual dos conhecimentos.

Para determinar o tráfego diário médio ponderado, deve aplicar-se um factor de equivalência «e» entre veículos pesados de mercadorias e ligeiros de passageiros não superior a 4.

Os Estados-Membros ou, se adequado, uma autoridade independente podem aplicar métodos alternativos cientificamente comprovados para calcular o valor dos custos do ruído, desde que os resultados não excedam os valores unitários referidos no Quadro 2 do Anexo III-B.

Os Estados-Membros ou, se adequado, uma autoridade independente podem estabelecer taxas de ruído diferenciadas para compensar a utilização de veículos mais silenciosos, desde que tal não discrimine os veículos estrangeiros. Caso sejam introduzidas taxas de ruído diferenciadas, as taxas aplicadas à categoria de veículos mais ruidosos não podem exceder os valores unitários referidos no Quadro 2 do Anexo III-B nem o quádruplo da taxa aplicada aos veículos mais silenciosos.

⁽¹⁾ JO L 189 de 18.7.2002, p. 12.

ANEXO III-B

Taxa média ponderada máxima de externalidade

O presente anexo estabelece os parâmetros a utilizar para calcular a taxa média ponderada máxima de externalidade.

1. Custo máximo da poluição atmosférica originada pelo tráfego*1 Quadro***Custo máximo imputável da poluição atmosférica**

	<i>Cêntimos/veículo.km</i>	
	Estradas suburbanas (incluindo auto-estradas)	Estradas interurbanas (incluindo auto-estradas)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	0	0
após 31 de Dezembro de 2013	3	2
EURO VI	0	0
após 31 de Dezembro de 2017	2	1
Menos poluentes do que EURO VI	0	0

Se o declive das estradas, a altitude e/ou as inversões térmicas o justificarem, estes valores podem ser multiplicados por um factor máximo de 2 nas zonas montanhosas.

2. Custo máximo da poluição sonora originada pelo tráfego*2 Quadro***Custo máximo imputável da poluição sonora**

	<i>Cêntimos/veículo.km</i>	
	Dia	Noite
Estradas suburbanas (incluindo auto-estradas)	1,1	2
Estradas interurbanas (incluindo auto-estradas)	0,2	0,3

Se o declive das estradas, as inversões térmicas e/ou o efeito de anfiteatro dos vales o justificarem, estes valores podem ser multiplicados por um factor máximo de 2 nas zonas montanhosas.».

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. INTRODUÇÃO

1. Em 8 de Julho de 2008, a Comissão apresentou ao Conselho a proposta de directiva que altera a Directiva 1999/62/CE relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infra-estruturas ⁽¹⁾.

Em 10 de Março de 2009, o Parlamento Europeu votou o seu parecer em primeira leitura ⁽²⁾.

Em 15 de Outubro de 2010, o Conselho obteve um acordo político sobre o projecto de proposta. Após a revisão jurídico-linguística, o Conselho adoptou a sua posição em 14 de Fevereiro de 2011 de acordo com o processo legislativo ordinário previsto no artigo 294.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

Nos seus trabalhos, o Conselho tomou em consideração os pareceres do Comité Económico e Social Europeu e do Comité das Regiões.

II. ANÁLISE DA POSIÇÃO DO CONSELHO

1. Generalidades

A proposta de directiva que altera a actual directiva relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infra-estruturas – a chamada Directiva «Eurovinheta» (Directiva 1999/62/CE, alterada pela Directiva 2006/38/CE, de 17 de Maio de 2006) faz parte do chamado pacote «Tornar o transporte mais ecológico», que visa orientar os transportes para a sustentabilidade. A principal finalidade da proposta é adaptar o quadro tarifário dos transportes rodoviários de forma a permitir que os Estados-Membros calculem e modulem os preços das portagens em função dos custos externos ocasionados pelos transportes rodoviários de mercadorias em termos de poluição atmosférica, poluição sonora e congestionamento, prosseguindo a aplicação do princípio do «poluidor-pagador».

A proposta apresentada pela Comissão contém disposições que permitirão que os Estados-Membros incorporem nas portagens cobradas aos veículos pesados de mercadorias um montante correspondente ao custo da poluição atmosférica e sonora originada pelo tráfego e ao custo do congestionamento imposto a outros veículos. Esse montante variará consoante a classe de emissão EURO, a distância percorrida, o local e o período de utilização da infra-estrutura rodoviária. Na proposta que apresentou, a Comissão convida os Estados-Membros a afectarem as receitas assim obtidas a projectos relacionados com o desenvolvimento sustentável dos transportes. Além disso, o âmbito de aplicação da directiva é alargado para além da rede transeuropeia de transportes.

Embora o Conselho concorde com a Comissão no que diz respeito ao objectivo da proposta, a orientação do Conselho implicou algumas adaptações da proposta inicial. Um determinado número de disposições propostas, consideradas de difícil implementação, não foram aceites, enquanto outras foram reformuladas num intuito de clarificação da directiva.

Em resultado desta abordagem, a posição do Conselho modifica, em certa medida, a proposta inicial da Comissão, reformulando-a e suprimindo algumas disposições do texto, o que teve como consequência a não aceitação pelo Conselho de todas as alterações introduzidas no parecer do Parlamento Europeu em primeira leitura relacionadas com as disposições suprimidas.

O Conselho visa uma orientação equilibrada que tenha em conta a importância económica de que se reveste o sector do transporte rodoviário dos pesados de mercadorias para a economia da UE e a necessidade de combater o seu impacto ambiental negativo.

2. Questões políticas fundamentais

i) Âmbito geográfico

A Comissão propôs o alargamento do âmbito de aplicação da directiva a todas as infra-estruturas que não façam parte da rede transeuropeia (RTE) (n.º 1 do artigo 7.º).

⁽¹⁾ Doc. 11857/08

⁽²⁾ A6-0066/2009

O Conselho considera necessário alterar a proposta da Comissão a este respeito, a fim de limitar o alargamento do âmbito de aplicação às auto-estradas que não fazem parte das RTE. Por conseguinte, a posição do Conselho refere que os Estados-Membros podem manter ou introduzir portagens e/ou direitos de utilização na rede transeuropeia ou em determinados troços dessa rede, bem como em qualquer outro troço da sua rede de auto-estradas que não faça parte da rede transeuropeia. Além disso, o Conselho esclarece que tal situação não prejudica o direito de os Estados-Membros aplicarem portagens e/ou direitos de utilização noutras infra-estruturas, desde que a sua imposição nessas infra-estruturas não discrimine negativamente o tráfego internacional nem dela resultem distorções de concorrência entre operadores. Em resultado disso, não foi aceite a alteração 25 do Parlamento.

ii) *Veículos abrangidos*

No seu texto inicial, a Comissão propõe a manutenção da disposição adoptada em 2006 nos termos da qual os Estados-Membros podem optar por aplicar portagens e/ou direitos de utilização unicamente a veículos de peso igual ou superior a 12 toneladas, até 31 de Dezembro de 2011. Decorrido esse período, são aplicadas portagens e/ou direitos de utilização a todos os veículos pesados, a menos que o Estado-Membro considere que a sua aplicação a veículos de peso inferior a 12 toneladas poderá afectar a fluidez do tráfego, o ambiente, os níveis de ruído, o congestionamento ou a saúde, ou constituir uma carga administrativa superior a 30 % da receita adicional que teria sido gerada pelo alargamento a esses veículos.

O Conselho considera que esta disposição confere maior poder discricionário aos Estados-Membros. A fim de tornar o texto mais claro, foi suprimida a remissão para o período de transição. Além disso, foi aberta, com o aditamento do termo «nomeadamente», a lista de condições que os Estados-Membros podem invocar para justificar a não aplicação de imposições a veículos de peso inferior a 12 toneladas. Os Estados-Membros podem decidir isentar os veículos de peso compreendido entre 3,5 e 12 toneladas por razões que não se prendam com o ambiente, o congestionamento ou os custos administrativos.

O Parlamento Europeu seguiu em princípio a orientação da Comissão, mas propôs a supressão das duas justificações facultadas aos Estados-Membros para a não aplicação de imposições a veículos de peso inferior a 12 toneladas e pretende adiar a decisão sobre as justificações para uma fase posterior do processo legislativo. Neste contexto, o Conselho não pôde ter em conta as alterações 28 e 29.

iii) *Escolha dos custos externos*

A Comissão incluiu na sua proposta os custos relacionados com a poluição atmosférica, a poluição sonora e o congestionamento. O Conselho concorda com o princípio, tendo porém decidido incluir na taxa de externalidade apenas a poluição atmosférica e sonora. Atendendo a que o congestionamento está sempre ligado à hora e ao local e que é causado por todos os veículos e não apenas pelos veículos pesados, o Conselho considera que é mais importante dar flexibilidade aos Estados-Membros para modularem as portagens em função do local e da hora do que para gerarem receitas adicionais se o objectivo for a redução do congestionamento. Os Estados-Membros ficam autorizados a cobrar taxas mais elevadas de utilização da infra-estrutura durante os períodos de ponta – um período de ponta não deverá exceder 5 horas por dia – de modo a que nenhuma taxa de utilização da infra-estrutura exceda em mais de 175 % o nível máximo da taxa média ponderada de utilização da infra-estrutura.

Para tal, o Conselho suprimiu todas as referências ao congestionamento no contexto da taxa de externalidade, tendo desse modo integrado as alterações 71 e 72 do Parlamento Europeu. Todavia, a alteração 33 relativa a uma taxa de congestionamento não foi tida em conta pelo Conselho. O espírito da alteração 43 relativa à diferenciação das portagens foi aceite pelo Conselho.

De acordo com a posição do Conselho, a poluição atmosférica e a sonora serão tidas em conta na taxa de externalidade, sendo o congestionamento combatido de outra forma, isto é, mediante uma maior diferenciação das taxas de utilização da infra-estrutura. O Conselho considera que uma maior diferenciação das taxas de utilização da infra-estrutura pode constituir um incentivo eficaz para que os operadores viajem fora dos períodos de ponta nas estradas congestionadas.

iv) Afectação das receitas

A proposta da Comissão previa a obrigatoriedade de afectar as receitas geradas pela taxa de externalidade e pela taxa de utilização da infra-estrutura. As receitas geradas pela taxa de externalidade devem ser utilizadas em medidas relacionadas com a integração de preocupações ambientais no sector dos transportes, a saber, reduzir na fonte a poluição causada pelo transporte rodoviário e melhorar o desempenho dos veículos, tanto no plano energético como no das emissões de dióxido de carbono. As receitas geradas pela taxa de utilização da infra-estrutura deverão ser utilizadas em benefício do sector dos transportes e num intuito de optimização de todo o sistema de transportes.

Por um lado, o Conselho decidiu suprimir a referência à afectação das receitas geradas pela taxa de utilização da infra-estrutura; por outro lado, alterou o carácter obrigatório da disposição relativa às receitas geradas pela taxa de externalidade, que passou a ter carácter indicativo. Os Estados-Membros deverão utilizar essas receitas, ou o seu equivalente em valor financeiro, em benefício do sector dos transportes, tornando-o mais sustentável. Além disso, o Conselho incluiu uma lista de medidas indicativas para a utilização das receitas. Em última instância, os Estados-Membros podem decidir de forma discricionária qual a forma de utilizar esses fundos.

O Parlamento Europeu tinha proposto a alteração da redacção relativa à afectação das receitas da taxa de externalidade (alteração 55) e da taxa de utilização da infra-estrutura (alteração 56), respeitando embora o carácter obrigatório da disposição. Além disso, o Parlamento Europeu propõe a afectação de 15 % das receitas totais para apoiar financeiramente projectos no âmbito da RTE-T (alteração 57), bem como a inclusão no relatório para a Comissão da utilização prevista pelos Estados-Membros para os fundos gerados pela taxa de externalidade (alteração 45). O Conselho não integrou estas alterações.

v) Derrogações para as classes EURO menos poluentes

A proposta da Comissão continha um quadro detalhado com diferentes valores em centimos de euro por veículo e por quilómetro para cada classe de emissões EURO.

Tomando por base a alteração 69 do Parlamento Europeu, o Conselho introduz uma derrogação temporária para o veículo menos poluente, isto é, das classes EURO V e EURO VI. Estas isenções temporárias são calculadas com base na data de entrada em vigor das disposições regulamentares relativas a normas de emissão mais rigorosas, o que significa que a EURO V está isenta até 31 de Dezembro de 2013 e a EURO VI até 31 de Dezembro de 2017.

Ficam isentos os veículos menos poluentes do que os EURO VI, a saber, os veículos pesados de mercadorias híbridos e eléctricos.

vi) Actos delegados e adaptação à inflação

A Comissão tinha proposto a adaptação dos Anexos 0, III, III-A e IV em função da evolução científica e técnica e dos Anexos I e II em função da inflação, pelo procedimento de regulamentação com controlo.

O Conselho reviu estas disposições tendo em conta as alterações introduzidas pelo Tratado de Lisboa, e em especial pelo artigo 290.º sobre o poder de adoptar actos não legislativos de alcance geral que completem ou alterem certos elementos não essenciais do acto legislativo. O Conselho decidiu assim limitar a delegação de poderes na Comissão ao Anexo 0, para adaptação ao acervo, e às fórmulas do Anexo III-A, para adaptação à evolução científica e técnica, a efectuar pela Comissão. Foram além disso aditados novos artigos sobre o exercício da delegação, a revogação da delegação e as objecções aos actos delegados.

A fim de satisfazer a necessidade de adaptar os montantes em euros constantes dos Anexos II e III-B, a posição do Conselho aditou um novo artigo sobre a adaptação à inflação. Esse artigo introduz uma revisão desses montantes de dois em dois anos, a partir de 1 de Janeiro do segundo ano a seguir à data de entrada em vigor da directiva.

A posição do Conselho inclui ainda uma nova disposição nos termos da qual o Conselho e o Parlamento Europeu determinam, de acordo com o processo legislativo ordinário, os valores máximos no Anexo III-B relativos a normas de emissão mais rigorosas, no prazo de um ano a contar da adopção das disposições regulamentares correspondentes.

3. Outras questões políticas

O Conselho confirma a utilização da base jurídica em matéria de transportes, isto é, o n.º 1 do artigo 91.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

O Conselho decide clarificar a disposição relativa ao estabelecimento de direitos de utilização em função do tempo de utilização da infra-estrutura. O Conselho decidiu que a taxa mensal não deveria ser superior a 10 % da taxa anual, a taxa semanal não deveria ser superior a 5 % da taxa anual e a taxa diária não deveria ser superior a 2 % da taxa anual, tendo assim integrado a alteração 73 do Parlamento Europeu.

O Conselho decide responsabilizar cada Estado-Membro pela fixação do montante da taxa de externalidade. A Comissão tinha proposto que esse montante fosse fixado por uma autoridade designada pelo Estado-Membro. Foi integrada a alteração 36 do Parlamento Europeu.

4. Outras alterações adoptadas pelo Parlamento Europeu

Outras alterações aos artigos não incluídas na posição do Conselho dizem respeito:

- à definição de «taxa de utilização da infra-estrutura» e à inclusão de projectos conjuntamente realizados por mais do que um Estado-Membro (alteração 24),
- à supressão da possibilidade de um Estado-Membro só poder aplicar taxas anuais aos veículos nele registados (alteração 31),
- à possibilidade de os utentes que não tenham a documentação necessária no veículo serem ressarcidos de eventuais custos adicionais pagos em consequência disso (alteração 42),
- ao convite dirigido à Comissão Europeia no sentido de pôr à disposição do Parlamento Europeu os pareceres que tiver dado sobre o cumprimento pelos Estados-Membros das obrigações relativas ao cálculo da taxa de utilização da infra-estrutura (alteração 44),
- às consequentes decisões da Comissão exigindo que os Estados-Membros adaptem a taxa de externalidade proposta (alteração 47),
- à cooperação entre Estados-Membros para garantir o desenvolvimento de sistemas electrónicos interoperáveis (alteração 51),
- à necessidade de promover um sistema europeu de portagem interoperável que seja eficiente (alteração 53),
- ao convite dirigido à Comissão no sentido de controlar a eliminação gradual das taxas baseadas no tempo de utilização (alteração 61),
- aos considerandos (alterações 1 a 8, 10, 11, 14 a 24).

III. CONCLUSÃO

Na sua posição, o Conselho atendeu plenamente à proposta da Comissão e ao parecer do Parlamento Europeu em primeira leitura. Relativamente às alterações propostas pelo Parlamento Europeu, o Conselho faz notar que um certo número de alterações foi já integrado – em espírito, no todo ou em parte – na sua posição.

Preço das assinaturas 2011 (sem IVA, portes para expedição normal incluídos)

Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	1 100 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, edição impressa + DVD anual	22 línguas oficiais da UE	1 200 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, série L, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	770 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, DVD mensal (cumulativo)	22 línguas oficiais da UE	400 EUR por ano
Suplemento do Jornal Oficial (série S), Adjudicações e Contratos Públicos, DVD, uma edição por semana	Multilingue: 23 línguas oficiais da UE	300 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, série C — Concursos	Língua(s) de acordo com o concurso	50 EUR por ano

O *Jornal Oficial da União Europeia*, publicado nas línguas oficiais da União Europeia, pode ser assinado em 22 versões linguísticas. Compreende as séries L (Legislação) e C (Comunicações e Informações).

Cada versão linguística constitui uma assinatura separada.

Por força do Regulamento (CE) n.º 920/2005 do Conselho, publicado no Jornal Oficial L 156 de 18 de Junho de 2005, nos termos do qual as instituições da União Europeia não estão temporariamente vinculadas à obrigação de redigir todos os seus actos em irlandês nem a proceder à sua publicação nessa língua, os Jornais Oficiais publicados em irlandês são comercializados à parte.

A assinatura do Suplemento do Jornal Oficial (série S — Adjudicações e Contratos Públicos) reúne a totalidade das 23 versões linguísticas oficiais num DVD multilingue único.

A pedido, a assinatura do *Jornal Oficial da União Europeia* dá direito à recepção dos diversos anexos do Jornal Oficial. Os assinantes são avisados da publicação dos anexos através de um «Aviso ao leitor» inserido no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Vendas e assinaturas

As subscrições de diversas publicações periódicas pagas, como a subscrição do *Jornal Oficial da União Europeia*, estão disponíveis através da nossa rede de distribuidores comerciais, cuja lista está disponível na internet no seguinte endereço:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_pt.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) oferece acesso directo e gratuito ao direito da União Europeia. Este sítio permite consultar o *Jornal Oficial da União Europeia* e inclui igualmente os tratados, a legislação, a jurisprudência e os actos preparatórios da legislação.

Para mais informações sobre a União Europeia, consultar: <http://europa.eu>



Serviço das Publicações da União Europeia
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

PT