Conselho
da União Europeia

Bruxelas, 27 de junho de 2025
(OR. en)

10936/25

Dossiê interinstitucional:
2025/0188 (COD)

TRANS 267
ENV 605
FIN 785

PROPOSTA

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	27 de junho de 2025
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
Assunto:	Proposta de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera a Diretiva 1999/62/CE no respeitante à prorrogação do prazo durante o qual os veículos pesados com nível nulo de emissões podem beneficiar de taxas significativamente reduzidas de utilização da infraestrutura ou de direitos de utilização ou de isenções para as pagar

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2025) 348 final.

Anexo: COM(2025) 348 final

COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 27.6.2025
COM(2025) 348 final

2025/0188 (COD)

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera a Diretiva 1999/62/CE no respeitante à prorrogação do prazo durante o qual os veículos pesados com nível nulo de emissões podem beneficiar de taxas significativamente reduzidas de utilização da infraestrutura ou de direitos de utilização ou de isenções para as pagar

(Texto relevante para efeitos do EEE)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Razões e objetivos da proposta

A Bússola para a Competitividade[1] orienta a política económica da Comissão no seu atual mandato. Baseia-se na Declaração de Budapeste[2] do Conselho Europeu e na Declaração de Antuérpia[3] dos representantes das empresas e dos sindicatos europeus. A Bússola para a Competitividade define um roteiro conjunto com vista à descarbonização e à competitividade como um dos três imperativos transformacionais para impulsionar a competitividade.

Este imperativo é desenvolvido no Pacto da Indústria Limpa[4]. Visa reforçar a competitividade da UE, mantendo-se simultaneamente no bom caminho para alcançar a neutralidade climática. A tónica é colocada no apoio e na criação das condições adequadas para que as empresas alcancem este objetivo. Visa igualmente aumentar a segurança económica e energética da UE, reduzindo a sua dependência dos combustíveis fósseis importados e aumentando a percentagem de energia produzida a partir da produção descarbonizada na UE.

A Bússola para a Competitividade e o Pacto da Indústria Limpa prestam especial atenção ao setor automóvel. Este setor está a atravessar uma mudança profunda e transformadora, impulsionada por mudanças tecnológicas como a digitalização e a descarbonização. Neste contexto, a Comissão adotou um plano de ação industrial para o setor automóvel europeu[5].

Estas três estratégias identificam a descarbonização como um poderoso motor de crescimento e apresentam medidas concretas para proporcionar às indústrias da UE uma justificação económica mais forte para uma produção limpa. O plano de ação contém incentivos específicos para impulsionar a adoção de veículos com nível nulo de emissões, incluindo veículos pesados.

Em 2022, o setor dos transportes rodoviários de veículos pesados foi responsável por 27,5 % das emissões de CO_2 provenientes dos transportes rodoviários [6], apesar de representar apenas 2,4 % da frota de veículos[7]. As emissões de CO_2 no setor dos transportes rodoviários pesados representaram mais de 6,9 % de todas as emissões na UE e foram 20 % mais elevadas do que em 1995.

O transporte rodoviário de mercadorias é um setor de difícil redução, o que significa que o custo da redução das suas emissões é mais elevado do que noutros setores da economia. Além disso, o mercado dos serviços de transporte rodoviário de mercadorias é altamente

---

1 COM(2025) 30 final.

2 https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2024/11/08/the-budapest-declaration/.

3 https://antwerp-declaration.eu/.

4 COM(2025) 85 final.

5 COM(2025) 95 final.

6 As emissões de CO_2 do setor dos transportes rodoviários pesados aumentaram 20 % entre 1995 e 2022 e o volume de tráfego aumentou 70 % no mesmo período. Por conseguinte, uma relativa redução das emissões de CO_2 teve lugar devido a veículos mais eficientes, não obstante, esta melhoria ficou aquém de uma redução absoluta das emissões de CO_2, devido ao aumento dos níveis de tráfego. Comparativamente, as emissões de CO_2 provenientes dos automóveis e o seu volume de tráfego aumentaram 9 % e 24 %, respetivamente, no mesmo período. https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_en.

7 https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

competitivo e caracteriza-se por baixas margens de lucro, o que limita o investimento em tecnologias de redução dispendiosas, como os veículos com nível nulo de emissões.

A inovação dos fabricantes de veículos pesados conduziu, nos últimos anos, à implantação de modelos com nível nulo de emissões que abrangem todos os casos de utilização, incluindo o longo curso[8]. A sua implantação aumentou substancialmente desde 2019[9]. Em 2024, 3,9 % de todos os veículos pesados novos eram veículos com nível nulo de emissões[10], incluindo 1,2 % dos veículos pesados de mercadorias novos com mais de 12 toneladas. No entanto, a percentagem de veículos com nível nulo de emissões na frota de veículos pesados continua a ser extremamente baixa[11].

O objetivo de redução das emissões de CO_2 dos veículos pesados para 2025, de 15 %, em comparação com os valores de 2019[12], pode ser alcançado através de melhorias da eficiência dos veículos convencionais, mas a implantação de veículos com nível nulo de emissões tem de aumentar rapidamente para alcançar os objetivos subsequentes[13]. No entanto, o investimento inicial para aquisição de um veículo com nível nulo de emissões é cerca de 2,5 vezes superior ao custo dos veículos convencionais equivalentes[14] e continua a ser um dos principais obstáculos à sua implantação mais alargada.

Ao contrário do mercado dos automóveis de passageiros, o mercado dos veículos pesados é um mercado de empresa a empresa. As escolhas de investimento são motivadas pelo custo de um veículo ao longo de todo o seu ciclo de vida. Este valor é conhecido como custo total de propriedade[15]. O mercado dos veículos pesados é sensível aos preços. Isto significa que a decisão de compra dos operadores quando investem num veículo novo é suscetível de ser

---

[8] Ver a Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho relativa à maturidade tecnológica e comercial dos veículos de transporte rodoviário pesados [COM(2025)260]. Ver também uma lista dos modelos atuais com nível nulo de emissões no documento disponível no final desta página Web: https://www.acea.auto/news/truck-and-bus-manufacturers-contribution-to-climate-neutral-road-transport/.

[9] Em comparação com 2019, foram vendidos 40 vezes mais veículos pesados de mercadorias com nível nulo de emissões com um peso superior a 12 toneladas em 2024, 6,5 vezes mais veículos pesados de mercadorias com nível nulo de emissões com peso inferior a 12 toneladas e superior a 3,5 toneladas e quatro vezes mais autocarros com nível nulo de emissões. Os valores das vendas de veículos com nível nulo de emissões em 2024 foram os seguintes: 3 400 veículos pesados de mercadorias com peso superior a 12 toneladas (cerca de 1,2 % das novas matrículas), 4 800 de peso inferior a 12 toneladas e superior a 3,5 toneladas (10 %) e 6 000 autocarros (17 %). https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/.

[10] https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/.

[11] Os veículos pesados de mercadorias elétricos a bateria (ou seja, veículos com um peso superior a 3,5 toneladas) representavam 0,1 % da frota da UE em 2023 (a Dinamarca registou a percentagem mais elevada, com 1 %). Os autocarros elétricos a bateria representavam 2,5 % da frota (os Países Baixos tinham a percentagem mais elevada, com 17,7 %). https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

[12] Os objetivos de redução das emissões para o setor do transporte rodoviário pesado estão estabelecidos no Regulamento (UE) 2019/1242 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 dos veículos pesados novos. Ver a secção infra sobre «Coerência com outras políticas da UE».

[13] Os fabricantes indicaram que se prevê que cerca de um em cada três veículos pesados novos seja um veículo com nível nulo de emissões em 2030. Ver COM(2025)260 e o correspondente estudo de apoio: «Market readiness analysis – Expected uptake of alternative fuel heavy-duty vehicles until 2030 and their corresponding infrastructure needs» (não traduzido para português), https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/8a598b35-40f3-11f0-b9f2-01aa75ed71a1/

[14] O apêndice C do seguinte estudo contém uma comparação entre os preços de retalho dos camiões movidos por diferentes tecnologias: https://theicct.org/publication/total-cost-ownership-trucks-europe-nov23/.

[15] O custo total de propriedade de um veículo é a soma dos custos de aquisição inicial e dos custos de operação do veículo ao longo da sua vida útil (combustível, manutenção, impostos, taxas rodoviárias e seguros).

guiada pelo custo total da propriedade do veículo. Por outras palavras, os operadores terão um interesse comercial em investir num veículo com nível nulo de emissões logo que o seu custo se torne inferior ao de um veículo convencional movido a combustíveis fósseis.

As taxas rodoviárias diferenciadas podem reduzir os custos operacionais e, por conseguinte, o custo total da propriedade dos veículos com nível nulo de emissões. Podem, assim, ajudar a criar uma justificação económica mais forte para investir nesses veículos.

A Diretiva (UE) 2022/362[16] possibilitou a tributação rodoviária[17] com base nas emissões de CO_2. A Diretiva (UE) 2022/362 alterou a Diretiva 1999/62/CE[18], prevendo, entre outras alterações, a variação das taxas de utilização da infraestrutura e dos direitos de utilização (favorecendo a implantação de veículos menos poluentes) e/ou a internalização dos custos externos das emissões de CO*2* (penalizando os veículos mais poluentes). Ambas as medidas reduzem o fosso entre o custo total de propriedade dos veículos convencionais e o custo total de propriedade dos veículos com nível nulo de emissões.

A variação das taxas rodoviárias consiste na concessão de uma redução de 50 % a 75 % das taxas de utilização da infraestrutura ou dos direitos de utilização dos veículos com nível nulo de emissões[19]. A taxa de externalidade adiciona o custo externo relativo às emissões de CO_2 baseadas no tráfego à taxa de utilização da infraestrutura. A diretiva prevê valores de referência para esta taxa, com base num preço do CO_2 de 100 EUR por tonelada de CO_2 emitida[20].

A diretiva reforça ainda mais estes dois mecanismos, permitindo que os Estados-Membros fixem taxas consideravelmente reduzidas ou mesmo concedam uma isenção total da taxa de utilização da infraestrutura ou dos direitos de utilização para os veículos com nível nulo de emissões até 31 de dezembro de 2025[21]. Permite igualmente que os Estados-Membros apliquem taxas de externalidade mais elevadas às emissões de CO_2 originadas pelo tráfego até ao dobro dos valores de referência da diretiva[22].

---

16 Diretiva (UE) 2022/362 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de fevereiro de 2022, que altera as Diretivas 1999/62/CE, 1999/37/CE e (UE) 2019/520 no que diz respeito à aplicação de imposições aos veículos pela utilização de certas infraestruturas (JO L 69 de 4.3.2022, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj).

17 O conceito de «tarifação rodoviária» abrange as portagens e os direitos de utilização. As portagens são também conhecidas como direitos baseados na distância percorrida e os direitos de utilização são também conhecidos por «direitos baseados no tempo de utilização» ou «vinhetas». As portagens são definidas no artigo 2.º, n.º 1, ponto 7), da Diretiva 1999/62/CE como a soma de, pelo menos, um dos três elementos seguintes: uma taxa de utilização da infraestrutura, uma taxa de externalidade e uma taxa de congestionamento. Os direitos de utilização são definidos no artigo 2.º, n.º 1, ponto 16), da mesma diretiva como um montante especificado que, quando pago, confere o direito de um veículo utilizar determinadas infraestruturas rodoviárias durante um determinado período.

18 Diretiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 1999, relativa à aplicação de imposições aos veículos pela utilização de infraestruturas rodoviárias (JO L 187 de 20.7.1999, p. 42, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj).

19 Artigo 7.º-GA, n.º 3, alínea d), da Diretiva 1999/62/CE.

20 Artigo 7.º-C, n.º 1, e anexo III-C da Diretiva 1999/62/CE. Tal como explicado na exposição de motivos da proposta do que seria a Diretiva (UE) 2022/362 [COM(2017)275 final], os valores constantes dos anexos da diretiva baseiam-se no manual sobre os custos externos dos transportes. Os valores do anexo III-C são calculados com base nos valores apresentados no quadro 24 do estudo disponível em: https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1/language-en.

21 Artigo 7.º-GA, n.º 1, quinto parágrafo, da Diretiva 1999/62/CE.

22 Artigo 7.º-CB, n.º 1, da Diretiva 1999/62/CE.

O apoio monetário num Estado-Membro que utilize plenamente estas disposições para incentivar um operador a investir num veículo a motor com nível nulo de emissões cujo peso pode ir até 40 toneladas é estimado em 45 000 EUR no primeiro ano de funcionamento[23]. Os veículos mais pequenos recebem um nível de apoio inferior. Em alguns casos de utilização, a diretiva contribui para alcançar a paridade de custos entre os veículos pesados com nível nulo de emissões e os veículos convencionais[24].

A transposição destas disposições para a legislação nacional deveria estar concluída até 25 de março de 2024. A opção de aplicar taxas significativamente reduzidas aos veículos com nível nulo de emissões ou de os isentar dos direitos de utilização de infraestruturas ou outros termina em 31 de dezembro de 2025. Este período é demasiado curto para incentivar suficientemente a procura de novos veículos pesados com nível nulo de emissões.

Por conseguinte, a Comissão propõe alargar a aplicabilidade desta isenção. A fim de apoiar os fabricantes europeus na consecução do seu objetivo de redução de 43 % das emissões de CO_2 dos veículos pesados novos no período de referência de 2030 (tal como estabelecido no Regulamento (UE) 2019/1242), a Comissão propõe que a isenção seja prorrogada até ao final do período de referência de 2030, que termina em 30 de junho de 2031. Esta alteração asseguraria um quadro legislativo coerente.

A atual isenção termina em 31 de dezembro de 2025 e as autoridades nacionais terão de transpor as disposições da diretiva atualmente proposta para o direito nacional. Por conseguinte, a Comissão convida o Parlamento Europeu e o Conselho a ponderarem a possibilidade de acelerar a adoção da presente proposta.

- **Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial**

A presente proposta prorrogaria uma disposição em vigor recentemente introduzida, sendo, por conseguinte, coerente com o quadro político existente em matéria de tarifação rodoviária. Quando aplicada, esta disposição teve um impacto positivo na criação de uma justificação económica para os veículos com nível nulo de emissões. A isenção das taxas de utilização da infraestrutura ou dos direitos de utilização complementa a aplicação de taxas de externalidade, uma vez que ambas as medidas reduzem a diferença entre os custos operacionais e, por conseguinte, entre os custos totais de propriedade dos veículos com nível nulo de emissões e dos veículos convencionais. Ambas as medidas são, por conseguinte, importantes para reforçar a justificação económica do investimento em veículos com nível nulo de emissões.

- **Coerência com outras políticas da União**

A presente proposta alarga uma medida do lado da procura do mercado dos veículos pesados novos, a fim de acelerar a sua implantação. Por conseguinte, complementa as normas de desempenho em matéria de emissões de CO**2** do Regulamento Veículos Pesados[25], que atua do lado da oferta do mercado dos veículos pesados novos e estabelece um objetivo de redução de 43 % das emissões de CO**2** para os fabricantes até 2030 (e subsequentes objetivos mais

[23] https://www.transportenvironment.org/uploads/files/202403_TE_Eurovignette_briefing_update.pdf.

[24] https://www.iru.org/resources/iru-library/alternative-vs-traditional-truck-powertrains-eu-total-cost-ownership-2024 and https://www.youtube.com/watch?v=ktaEN7do6pA.

[25] Regulamento (UE) 2019/1242 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 dos veículos pesados novos e que altera os Regulamentos (CE) n.º 595/2009 e (UE) 2018/956 do Parlamento Europeu e do Conselho e a Diretiva 96/53/CE do Conselho (JO L 198 de 25.7.2019, p. 202, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj).

elevados até 2040). Os fabricantes podem alcançar os objetivos i) melhorando a eficiência dos veículos convencionais; e/ou ii) aumentando o número de veículos com nível nulo de emissões que colocam no mercado. A presente proposta ajuda os fabricantes a intensificarem a implantação de veículos com nível nulo de emissões.

A internalização do custo do carbono reduz a diferença no custo total de propriedade entre veículos menos poluentes e veículos mais poluentes, aumentando os custos operacionais dos veículos convencionais. A Diretiva 1999/62/CE internaliza o custo do carbono através da imposição de uma taxa de externalidade. A partir de 2027, as emissões dos transportes rodoviários serão igualmente abrangidas pelo regime de comércio de licenças de emissão previsto na Diretiva 2003/87/CE (CELE 2)[26]. A coerência entre estas duas medidas será objeto de um relatório da Comissão a apresentar até 2027, em conformidade com os artigos 7.º-CB, n.º 4, e 7.º-GA, n.º 8, da Diretiva 1999/62/CE. A avaliação abordará igualmente o efeito da tributação da energia na tarifação do carbono, tal como regulamentado pela Diretiva 2003/96/CE do Conselho[27].

As infraestruturas de carregamento são uma condição facilitadora para uma implantação mais rápida de veículos pesados com nível nulo de emissões. O Regulamento RTE-T recentemente revisto[28] e o Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos[29] estabelecem metas para a implantação de estações de carregamento e abastecimento de hidrogénio, incluindo metas específicas para os transportes pesados. Além disso, o plano de ação industrial para o setor automóvel da UE declarou que a Comissão trabalhará em corredores europeus de transporte limpos, a fim de acelerar a implantação de plataformas de carregamento de veículos pesados. Declarou igualmente que serão apresentadas propostas adicionais no próximo Plano de Investimento em Transportes Sustentáveis.

A fim de reduzir as emissões de CO_2, é essencial mudar dos combustíveis fósseis para as fontes de energia renováveis. As energias renováveis tornaram-se a principal fonte de produção de eletricidade na UE em 2023[30]. No entanto, a expansão da infraestrutura da rede elétrica é igualmente importante para apoiar esta transição. As ligações à rede são cruciais para a implantação da infraestrutura de carregamento necessária aos transportes pesados. Já estão previstas várias ações no âmbito do Plano de Ação da UE para as Redes[31], que também serão complementadas pelo pacote relativo às redes e pelo plano de ação para a eletrificação.

---

[26] Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na União e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho (JO L 275 de 25.10.2003, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

[27] Diretiva 2003/96/CE do Conselho, de 27 de outubro de 2003, que reestrutura o quadro comunitário de tributação dos produtos energéticos e da eletricidade (JO L 283 de 31.10.2003, p. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj).

[28] Regulamento (UE) 2024/1679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2024, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, que altera o Regulamento (UE) 2021/1153 e o Regulamento (UE) n.° 913/2010 e revoga o Regulamento (UE) n.° 1315/2013 (JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

[29] Regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de setembro de 2023, relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE (JO L 234 de 22.9.2023, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj).

[30] Em 2023, 44,7 % da produção de eletricidade provinha de fontes de energia renováveis e 32,5 % de combustíveis fósseis https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240627-1.

[31] Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: Redes, o elo que falta: Um plano de ação da UE para as redes, COM (2023) 757 final. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=COM%3A2023%3A757%3AFIN&qid=1701167355682

A Comissão emitirá orientações e recomendações aos Estados-Membros sobre a redução do tempo de espera para as ligações dos pontos de carregamento às redes e o seu tratamento prioritário e recomendará que os Estados-Membros considerem que as estações de carregamento e a sua ligação à rede sejam de interesse público superior no contexto dos procedimentos de licenciamento.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

• Base jurídica

As bases jurídicas da Diretiva 1999/62/CE são constituídas pelos artigos 91.º e 113.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE). A presente proposta diz respeito à imposição de taxas rodoviárias aos veículos, domínio a que se aplica o artigo 91.º, n.º 1, do TFUE. A base jurídica da proposta é o artigo 91.º, n.º 1, do TFUE.

• Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)

A UE partilha a competência com os Estados-Membros para regulamentar no domínio dos transportes, nos termos do artigo 4.º, n.º 2, alínea g), do TFUE, mas só a UE pode adaptar as regras da UE em vigor. A Diretiva 1999/62/CE define os casos em que podem ser concedidas reduções ou isenções das portagens e dos direitos de utilização. As autoridades nacionais dispõem de poder discricionário para decidir como utilizar essas possibilidades. As taxas significativamente reduzidas ou a isenção da taxa de utilização da infraestrutura ou dos direitos de utilização para os veículos com nível nulo de emissões só podem ser prorrogadas para além do final de 2025 mediante a alteração da diretiva. A escolha de recorrer ou não a esta possibilidade cabe às autoridades nacionais.

• Proporcionalidade

As medidas propostas não excedem o necessário para alcançar os objetivos da UE de redução das emissões de gases com efeito de estufa, garantindo simultaneamente a equidade e a integridade ambiental.

• Escolha do instrumento

Uma vez que o ato jurídico objeto de alteração é uma diretiva, o ato modificativo deve revestir a mesma forma.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

• Avaliações *ex post* / balanços de qualidade da legislação existente

O curto período de tempo decorrido desde que as novas regras tiveram de ser aplicadas (ou seja, 25 de março de 2024) significa que não existem informações suficientes para uma avaliação *ex post* completa da Diretiva (UE) 2022/362. Além disso, a presente proposta limitar-se-ia a alargar uma disposição já existente.

• Consultas das partes interessadas

Ao preparar a presente proposta, a Comissão realizou consultas específicas com determinadas partes interessadas, incluindo associações de operadores de transportes e de fabricantes de veículos, a sociedade civil e as autoridades nacionais.

- **Recolha e utilização de conhecimentos especializados**

A Comissão baseou-se em informações publicamente disponíveis para avaliar tanto o atual nível de implantação de veículos com nível nulo de emissões como a eficácia da isenção da taxa de utilização da infraestrutura ou dos direitos de utilização. Todas as fontes utilizadas pela Comissão estão disponíveis nas notas de rodapé do texto da secção 1 supra.

- **Avaliação de impacto**

A Comissão realizou uma avaliação de impacto que acompanha a proposta que conduziu à adoção da Diretiva (UE) 2022/362[32]. A presente proposta apenas altera a data de termo de uma disposição facultativa. Não é, portanto, necessário proceder a uma nova avaliação de impacto.

- **Adequação da regulamentação e simplificação**

A presente proposta apenas alteraria uma data e, por conseguinte, não tem quaisquer consequências para a simplificação do direito da UE.

- **Direitos fundamentais**

A proposta respeita os direitos fundamentais e observa os princípios reconhecidos, designadamente, na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

O alargamento da isenção da taxa de utilização da infraestrutura ou dos direitos de utilização não tem incidência no orçamento da UE.

As disposições da diretiva teriam implicações diferentes para os orçamentos nacionais, consoante as estratégias de execução dos Estados-Membros. Reduzir ou isentar os veículos menos poluentes das taxas rodoviárias pode ter um impacto negativo nas receitas e, por conseguinte, nos orçamentos nacionais, a menos que a taxa média para outros veículos seja aumentada[33]. Em contrapartida, as taxas de externalidade geram receitas e têm um impacto positivo nos orçamentos nacionais. A diretiva oferece três opções aos Estados-Membros, que podem aplicar:

reduções ou isenções das taxas rodoviárias, a fim de incentivar o investimento em veículos mais limpos;
taxas de externalidade, a fim de ter em conta esses custos externos nas decisões de investimento do setor privado;

[32] Avaliação de impacto que acompanha a proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 1999/62/CE relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infraestruturas e a proposta de diretiva do Conselho que altera a Diretiva 1999/62/CE relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infraestruturas, no que respeita a certas disposições em matéria de tributação dos veículos (SWD(2017) 180), disponível em https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=SWD:2017:180:FIN.

[33] O artigo 7.º-GA, n.º 4, exige que as variações das portagens baseadas nesse artigo não sejam concebidas para gerar receitas adicionais. Isto significa que os Estados-Membros têm a possibilidade de recuperar noutros veículos com taxas mais elevadas receitas não cobradas devido a reduções ou isenções concedidas a veículos menos poluentes.

ambos os instrumentos simultaneamente, a fim de maximizar a redução do desfasamento do custo total de propriedade entre os veículos convencionais e os veículos com nível nulo de emissões.

A curto e médio prazo (ou seja, o âmbito temporal da presente proposta), o potencial efeito negativo das reduções das taxas rodoviárias nos orçamentos nacionais deverá ser inferior ao efeito positivo das taxas de externalidade. A razão é que, atualmente, os veículos com nível nulo de emissões continuam a ser uma parte muito pequena da frota de veículos[34] e, até 2030, deverão atingir 5 % a 9 % da frota de veículos pesados[35]. Por conseguinte, se ambos os instrumentos forem aplicados simultaneamente, é de esperar que as receitas provenientes das taxas de externalidade sejam superiores às receitas não cobradas decorrentes das reduções ou isenções das taxas rodoviárias. A utilização das receitas geradas pelas taxas rodoviárias (taxa de utilização da infraestrutura e direitos de utilização) e pelas taxas de externalidade é regulada pelo artigo 9.º, n.º 2, da Diretiva 1999/62/CE.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

O artigo 11.º da Diretiva 1999/62/CE estabelece uma obrigação de apresentação de relatórios quinquenais. O último prazo terminou em 25 de março de 2025 e o próximo prazo será 25 de março de 2030. O artigo 11.°, n.º 2, alínea c) requer que o relatório contemple «[a] variação das taxas de utilização da infraestrutura ou dos direitos de utilização em função do desempenho ambiental dos veículos, nos termos dos artigos 7.º-G, 7.°-GA ou 7.°-GB;». O próximo prazo é anterior à data proposta para o termo da isenção, pelo que será adequado para avaliar a sua aplicação. Por conseguinte, não está prevista qualquer obrigação adicional de apresentação de relatórios.

- **Documentos explicativos (para diretivas)**

A presente proposta prorrogaria uma disposição facultativa existente, pelo que não é necessário um documento explicativo. Os Estados-Membros que utilizem esta opção devem, no entanto, informar a Comissão.

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

O artigo 1.º altera o quinto parágrafo do artigo 7.º-GA, n.º 1, da Diretiva 1999/62/CE, prorrogando a isenção prevista nessa disposição até 30 de junho de 2031.

O artigo 2.º requer que os Estados-Membros informem imediatamente a Comissão das medidas tomadas em aplicação da referida diretiva.

O artigo 3.º fixa a data de entrada em vigor da diretiva.

O artigo 4.º especifica que os destinatários da diretiva são os Estados-Membros.

[34] Ver a nota de rodapé 11.
[35] COM(2025) 260

2025/0188 (COD)

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera a Diretiva 1999/62/CE no respeitante à prorrogação do prazo durante o qual os veículos pesados com nível nulo de emissões podem beneficiar de taxas significativamente reduzidas de utilização da infraestrutura ou de direitos de utilização ou de isenções para as pagar

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu[36],

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões[37],

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

(1) Os valores de matrícula dos veículos pesados novos com nível nulo de emissões aumentaram recentemente na União, mas continuam a ser demasiado baixos para alcançar os objetivos de redução das emissões de CO_2 do setor dos transportes estabelecidos na Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente[38]. Um dos principais obstáculos a uma maior implantação de veículos pesados com nível nulo de emissões é o elevado custo inicial da aquisição desse tipo de veículo. Garantir uma maior motivação económica para investir em veículos com nível nulo de emissões significa trabalhar no sentido da paridade de custos com os veículos convencionais. O custo total de propriedade consiste no investimento inicial realizado para adquirir o veículo e nos custos operacionais incorridos durante o seu ciclo de vida. A diferença entre o custo total de propriedade dos veículos convencionais e dos veículos com nível nulo de emissões pode ser reduzida através da respetiva redução dos custos operacionais dos veículos com nível nulo de emissões. Esses custos incluem taxas rodoviárias.

(2) A Diretiva (UE) 2022/362 do Parlamento Europeu e do Conselho[39] alterou a Diretiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho[40], entre outras alterações, tornando

---

36 JO C , p. .

37 JO C , p. .

38 COM(2020) 789

39 Diretiva (UE) 2022/362 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de fevereiro de 2022, que altera as Diretivas 1999/62/CE, 1999/37/CE e (UE) 2019/520 no que diz respeito à aplicação de imposições aos

possível fixar taxas rodoviárias de acordo com as emissões de CO_2 dos veículos. Introduziu a possibilidade de variar as taxas de utilização da infraestrutura e/ou de internalizar os custos externos das emissões de CO_2. Ambas as medidas afetam os custos operacionais dos veículos. A variação das taxas diminui os custos operacionais dos veículos menos poluentes, enquanto as taxas de externalidade aumentam os custos operacionais dos veículos mais poluentes. Ambas as medidas reduzem a diferença no custo total da propriedade entre veículos com nível nulo de emissões e veículos convencionais. Ambas as medidas são importantes para reforçar a justificação económica do investimento em veículos com nível nulo de emissões.

(3) O artigo 7.º-GA, n.º 1, quinto parágrafo, da Diretiva 1999/62/CE confere atualmente aos Estados-Membros a possibilidade de aplicarem taxas de utilização da infraestrutura ou direitos de utilização reduzidos sem limitarem essas reduções, ou de aplicarem isenções totais dessas taxas, apenas até 31 de dezembro de 2025. Os Estados-Membros deviam transpor essa disposição, introduzida pela Diretiva (UE) 2022/362, para o direito nacional até 25 de março de 2024. Esta data-limite para a transposição implica um período de execução muito curto, inferior a dois anos. Esse período é demasiado curto para incentivar suficientemente a procura de novos veículos pesados com nível nulo de emissões. Por conseguinte, essa data-limite deve ser adiada, a fim de criar as condições adequadas para uma maior implantação de veículos com nível nulo de emissões.

(4) A variação das taxas rodoviárias afeta as decisões de investimento dos operadores de transportes que adquirem um novo veículo. Por conseguinte, tem um efeito no lado da procura do mercado de veículos pesados novos. Os fabricantes de veículos pesados constituem o lado da oferta do mesmo mercado. Têm um objetivo de redução das emissões de CO_2 de 43 % até 2030, tal como estabelecido no Regulamento (UE) 2019/1242 do Parlamento Europeu e do Conselho[41]. Embora os veículos convencionais eficientes também contribuam para a consecução deste objetivo, é necessária uma maior implantação de veículos com nível nulo de emissões para o alcançar. O primeiro ano em que os fabricantes devem atingir esse objetivo é o período de referência de 2030, com o prazo de 30 de junho de 2031.

(5) A fim de assegurar um quadro jurídico claro e coerente e apoiar as empresas da União no setor automóvel na consecução dos seus objetivos de redução das emissões de CO_2, o calendário das medidas do lado da oferta e da procura do mercado de veículos pesados deve ser harmonizado. A data-limite até à qual os Estados-Membros podem aplicar taxas significativamente reduzidas de utilização da infraestrutura ou de direitos de utilização ou isentar os veículos com nível nulo de emissões dessas taxas deverá, por conseguinte, ser adiada para 30 de junho de 2031.

---

veículos pela utilização de certas infraestruturas (JO L 69 de 4.3.2022, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj).

[40] Diretiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 1999, relativa à aplicação de imposições aos veículos pela utilização de infraestruturas rodoviárias (JO L 187 de 20.7.1999, p. 42, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj).

[41] Regulamento (UE) 2019/1242 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 dos veículos pesados novos e que altera os Regulamentos (CE) n.º 595/2009 e (UE) 2018/956 do Parlamento Europeu e do Conselho e a Diretiva 96/53/CE do Conselho (JO L 198 de 25.7.2019, p. 202, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj).

(6) O caráter facultativo da disposição alterada significa que os Estados-Membros não são obrigados a transpor a presente diretiva. Devem, no entanto, informar imediatamente a Comissão se utilizarem a opção de conceder aos veículos com nível nulo de emissões taxas significativamente reduzidas de utilização da infraestrutura e de direitos de utilização ou isenções para as pagar após 31 de dezembro de 2025,

APROVARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

No artigo 7.º-GA, n.º 1, quinto parágrafo, da Diretiva 1999/62/CE, a data «31 de dezembro de 2025» é substituída por «30 de junho de 2031» e a data «1 de janeiro de 2026» é substituída por «1 de julho de 2031».

Artigo 2.º

Os Estados-Membros devem informar imediatamente a Comissão das medidas tomadas em aplicação da presente diretiva.

Artigo 3.º

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

Artigo 4.º

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu	*Pelo Conselho*
A Presidente	*O Presidente*