

Bruxelas, 5 de novembro de 2018
(OR. en)

13535/18

**Dossiê interinstitucional:
2017/0114(COD)**

**CODEC 1784
TRANS 477
FISC 428
ENV 689
PE 145**

NOTA INFORMATIVA

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Comité de Representantes Permanentes/Conselho
Assunto:	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 – Resultados da primeira leitura do Parlamento Europeu (Estrasburgo, 22 a 25 de outubro de 2018)

I. INTRODUÇÃO

A relatora, Christine REVAULT D'ALLONNES BONNEFOY (S&D, FR), apresentou, em nome da Comissão dos Transportes e do Turismo, um relatório sobre a proposta de diretiva em epígrafe. O relatório continha 131 alterações (alterações 1 a 131) à proposta.

Além disso, os grupos políticos apresentaram as seguintes alterações: o grupo dos Verdes/ALE apresentou nove alterações (alterações 133 a 141), o grupo EFDD apresentou uma alteração (alteração 132) e o grupo ENF apresentou trinta alterações (alterações 142 a 171). Uma alteração (alteração 172) foi apresentada por mais de 38 deputados ao Parlamento Europeu.

II. VOTAÇÃO

Aquando da votação em 25 de outubro de 2018, o plenário adotou as seguintes alterações: 1-4, 5 (primeira parte), 6-8, 10-18, 20-25, 27-44, 46 (primeira parte), 47-59, 61-70, 72, 75-131 e 164.

A proposta da Comissão assim alterada constitui a posição do Parlamento em primeira leitura, que figura na sua resolução legislativa constante do anexo à presente nota¹.

¹ Na versão da posição do Parlamento, constante da resolução legislativa, foram assinaladas as modificações introduzidas pelas alterações à proposta da Comissão. Os aditamentos ao texto da Comissão vão assinalados a ***negrito e em itálico***. O símbolo "■" indica uma supressão de texto.

Aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infraestruturas *I**

Resolução legislativa do Parlamento Europeu, de 25 de outubro de 2018, sobre 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 (COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))

(Processo legislativo ordinário: primeira leitura)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento e ao Conselho (COM(2017)0275),
 - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 2, e o artigo 91.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nos termos dos quais a proposta lhe foi apresentada pela Comissão (C8-0171/2017),
 - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,
 - Tendo em conta o parecer fundamentado apresentado pelo Conselho Federal austríaco, no âmbito do Protocolo n.º 2 relativo à aplicação dos princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade, segundo o qual o projeto de ato legislativo não respeita o princípio da subsidiariedade,
 - Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu, de 18 de outubro de 2017²,
 - Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões, de 1 de fevereiro de 2018³,
 - Tendo em conta o artigo 59.º do seu Regimento,
 - Tendo em conta o relatório da Comissão dos Transportes e do Turismo, bem como o parecer da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar (A8-0202/2018),
1. Aprova a posição em primeira leitura que se segue;
 2. Requer à Comissão que lhe submeta de novo a sua proposta, se a substituir, se a alterar substancialmente ou se pretender alterá-la substancialmente;
 3. Encarrega o seu Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho, à Comissão e aos parlamentos nacionais.

² JO C 81 de 2.3.2018, p. 188.

³ OJ C 176 de 23.5.2018, p. 66.

Alteração 1

Proposta de diretiva

Considerando 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(1-A) No seu Livro Branco, a Comissão fixou o prazo de 2020 para «avançar no sentido da internalização obrigatória e completa dos custos externos (acrescentando à compensação obrigatória dos custos de desgaste os custos associados ao ruído, à poluição local e ao congestionamento) no transporte rodoviário e ferroviário».

Alteração 2

Proposta de diretiva

Considerando 1-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(1-B) A circulação dos veículos de transporte de mercadorias e passageiros é um fator que contribui para a emissão de poluentes para a atmosfera. Tais poluentes, com consequências muito graves para a saúde das pessoas e que levaram à deterioração da qualidade do ar ambiente na União, incluem as partículas finas (PM_{2,5}), os nitritos (NO₂) e ozono troposférico (O₃). Em 2014, estes três poluentes foram responsáveis por 399 000, 75 000 e 13 600 mortes prematuras na União, respetivamente, por exposição prolongada, segundo estimativas da Agência Europeia do Ambiente de 2017.

Alteração 3

Proposta de diretiva

Considerando 1-C (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(1-C) De acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS), só o ruído causado pelo tráfego rodoviário é a segunda agressão ambiental mais nociva na Europa, apenas superada pela poluição atmosférica. Pelo menos 9 000 mortes prematuras por ano podem ser atribuídas a doenças cardíacas causadas pelo ruído do trânsito.

Alteração 4

Proposta de diretiva

Considerando 1-D (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(1-D) De acordo com o relatório de 2017 da Agência Europeia do Ambiente sobre a qualidade do ar, em 2015, o transporte rodoviário foi o setor que provocou mais emissões de NOX e o segundo no que respeita à emissão de carbono negro.

Alteração 5

Proposta de diretiva

Considerando 3

Texto da Comissão

Alteração

(3) Todos os veículos ***pesados*** têm um impacto significativo nas infraestruturas rodoviárias e contribuem para a poluição atmosférica, ***enquanto*** os veículos ligeiros constituem a fonte da maioria dos impactos ambientais e sociais negativos do transporte rodoviário relacionados com as emissões e o congestionamento. No interesse da igualdade de tratamento e da concorrência leal, deve assegurar-se que os veículos até aqui não abrangidos pelo quadro estabelecido na Diretiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do

(3) Todos os veículos têm um impacto significativo nas infraestruturas rodoviárias e contribuem para a poluição atmosférica e os veículos ligeiros constituem a fonte da maioria dos impactos ambientais e sociais negativos do transporte rodoviário relacionados com as emissões e o congestionamento. No interesse da igualdade de tratamento e da concorrência leal, deve assegurar-se que os veículos até aqui não abrangidos pelo quadro estabelecido na Diretiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho a

Conselho a respeito das portagens e direitos de utilização sejam incluídos no presente quadro. O âmbito de aplicação daquela diretiva deve, por conseguinte, ser alargado aos veículos pesados que não os destinados ao transporte de mercadorias e aos veículos ligeiros, incluindo os veículos ligeiros de passageiros.

respeito das portagens e direitos de utilização sejam incluídos no presente quadro. O âmbito de aplicação daquela diretiva deve, por conseguinte, ser alargado aos veículos pesados que não os destinados ao transporte de mercadorias e aos veículos ligeiros e aos veículos ligeiros de passageiros. *Os direitos de utilização aplicados aos veículos ligeiros de passageiros podem ser ajustados, de modo a evitar uma penalização excessiva dos utentes frequentes. No interesse da igualdade de tratamento, os direitos devem ser aplicados de forma não discriminatória, com base na categoria de veículo, e doutra forma, com base na categoria do veículo e em função do impacto deste nas infraestruturas, no ambiente e na sociedade, bem como das circunstâncias socioeconómicas de certos utentes que não tenham outra alternativa senão deslocar-se por estrada para o seu local de trabalho.*

Alteração 6

Proposta de diretiva

Considerando 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(3-A) A fim de estabelecer um mercado interno do transporte rodoviário com condições de concorrência equitativas, as regras devem ser aplicadas de modo uniforme. Um dos principais objetivos da presente diretiva consiste em eliminar as distorções da concorrência entre os utentes. Consequentemente, os veículos ligeiros comerciais destinados ao transporte de mercadorias por estrada devem ser incluídos no âmbito de aplicação dos direitos a aplicar aos veículos comerciais pesados.

Alteração 7

Proposta de diretiva Considerando 3-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(3-B) A fim de assegurar a proporcionalidade dessa medida, é importante visar apenas os veículos ligeiros comerciais destinados ao transporte de mercadorias regulados pelos Regulamentos (UE) n.º 1071/2009^{1-A} e (UE) n.º 1072/2009^{1-B} do Parlamento Europeu e do Conselho, bem como o Regulamento (UE) n.º 165/2014^{1-C} do Parlamento Europeu e do Conselho.

^{1-A} Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário e que revoga a Diretiva 96/26/CE do Conselho (JO L 300 de 14.11.2009, p. 51).

^{1-B} Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias (JO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

^{1-C} Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários, que revoga o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

Alteração 8

Proposta de diretiva Considerando 4

Texto da Comissão

(4) Os direitos de utilização baseados no tempo de utilização, pela sua própria natureza, não refletem com exatidão os custos reais das infraestruturas e, por razões semelhantes, não são eficazes quando se trata de incentivar um sistema mais limpo e mais eficiente, ou a redução do congestionamento. ***Por conseguinte***, devem ser gradualmente substituídos por taxas baseadas na distância, que são mais justas, mais eficientes e mais eficazes.

Alteração

(4) Os direitos de utilização baseados no tempo de utilização, pela sua própria natureza, não refletem com exatidão os custos reais das infraestruturas e, por razões semelhantes, não são eficazes quando se trata de incentivar um sistema mais limpo e mais eficiente, ou a redução do congestionamento. ***Quanto aos veículos pesados, os direitos de utilização baseados no tempo de utilização*** devem ser gradualmente substituídos por taxas baseadas na distância, que são mais justas, mais eficientes e mais eficazes.

Alteração 10

Proposta de diretiva Considerando 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(4-B) A fim de evitar que esta substituição gradual dos direitos de utilização baseados no tempo de utilização pelos direitos baseados na distância se transforme em mais um obstáculo no acesso aos principais mercados europeus por parte dos transportes provenientes dos países e regiões periféricas, deve ser estabelecido, o mais rapidamente possível, um sistema de compensações para contrabalançar os custos adicionais, de forma a não gerar uma perda elevada de competitividade.

Alteração 11

Proposta de diretiva Considerando 4-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(4-C) Para evitar desvios do tráfego, que podem ter consequências graves para a segurança rodoviária e para a utilização ideal da rede de transportes, os Estados-Membros devem poder cobrar portagens em qualquer estrada que seja concorrente direta da rede transeuropeia.

Alteração 12

**Proposta de diretiva
Considerando 4-C (novo)**

Texto da Comissão

Alteração

(4-D) Os direitos de utilização baseados no tempo de utilização incentivam os condutores a conduzirem mais tempo durante o período que tenham pago, aplicando de forma imprópria os princípios do «poluidor-pagador» e do «utilizador-pagador».

Alteração 13

**Proposta de diretiva
Considerando 4-D (novo)**

Texto da Comissão

Alteração

(4-E) A fim de assegurar a aplicação correta da presente diretiva, os quadros contratuais que regem os contratos de concessão em matéria de cobrança das taxas rodoviárias devem facilitar – no devido respeito da Diretiva 2014/23/UE do Parlamento Europeu e do Conselho – a adaptação desses contratos em função das modificações ao quadro regulamentar da União.

Alteração 14

Proposta de diretiva Considerando 4-E (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(4-F) Neste sentido, deveria ser equacionada a possibilidade de compensar os custos adicionais devido à perifericidade através de facilidades em matéria de acesso a frotas mais eficientes em termos de consumo energético e de criação prioritária de infraestruturas exclusivas ou tecnológicas, como as e-Highways. Essas facilidades compensatórias poderão integrar o futuro Mecanismo Interligar a Europa (MIE) no período pós-2020.

Alteração 15

Proposta de diretiva Considerando 5

Texto da Comissão

Alteração

(5) Por forma a garantir a aceitação pelos utilizadores dos futuros sistemas de tarifação rodoviária, os Estados-Membros devem ser autorizados a introduzir sistemas adequados para a cobrança de taxas como parte de um pacote mais vasto de serviços de mobilidade. Tais sistemas devem assegurar uma distribuição equitativa dos custos das infraestruturas ***e devem*** refletir o princípio do «poluidor-pagador». Quaisquer Estados-Membros que adotem tal sistema devem assegurar que o mesmo está em conformidade com as disposições da Diretiva 2004/52/CE do Parlamento Europeu e do Conselho.

(5) Por forma a garantir a aceitação pelos utilizadores dos futuros sistemas de tarifação rodoviária, os Estados-Membros devem ser autorizados a introduzir sistemas adequados para a cobrança de taxas como parte de um pacote mais vasto de serviços de mobilidade. Tais sistemas devem assegurar uma distribuição equitativa dos custos das infraestruturas, refletir o princípio do «poluidor-pagador» ***e garantir a aplicação das receitas provenientes da cobrança das referidas taxas. Neste contexto, os Estados-Membros poderão igualmente optar por não cobrar portagens nas estradas pertencentes à rede rodoviária principal.*** Quaisquer Estados-Membros que adotem tal sistema devem assegurar que o mesmo está em conformidade com as disposições da Diretiva 2004/52/CE do Parlamento Europeu e do Conselho.

Alteração 16

Proposta de diretiva Considerando 5-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(5-A) Os Estados-Membros devem ser encorajados a tomar em consideração os fatores socioeconómicos na aplicação dos sistemas de tarifação das infraestruturas rodoviárias aos veículos ligeiros de passageiros.

Alteração 17

Proposta de diretiva Considerando 5-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(5-B) A cobrança generalizada de direitos de utilização por meios eletrónicos implica uma recolha e um registo sistemáticos de dados pessoais, que permitem a identificação de perfis de movimento gerais. Os Estados-Membros e a Comissão devem ter em consideração o princípio da limitação da finalidade e da minimização de dados na aplicação da presente diretiva. As soluções técnicas de recolha de dados associados ao pagamento de taxas de utilização devem, por conseguinte, incluir opções de anonimização, codificação ou pagamento prévio.

Alteração 18

Proposta de diretiva Considerando 5-C (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(5-C) Os impostos sobre veículos podem atuar como obstáculo à introdução de portagens. Para conseguir apoio para a introdução de portagens, os Estados-Membros devem dispor de maior margem de manobra para reduzir os impostos sobre veículos rapidamente, o que significa uma diminuição, o mais depressa possível, das taxas mínimas fixadas na Diretiva 1999/62/CE.

Alteração 20

Proposta de diretiva Considerando 5-E (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(5-E) É particularmente importante que os Estados-Membros instaurem um sistema de taxas justo que não penalize os utilizadores de veículos ligeiros de passageiros que, por residirem no meio rural, em zonas interiores ou isoladas, são obrigados a utilizar com maior regularidade estradas sujeitas a taxas. No âmbito da política de desenvolvimento territorial, os Estados-Membros devem aplicar reduções de taxas aos utilizadores dessas zonas.

Alteração 21

Proposta de diretiva Considerando 6

Texto da Comissão

Alteração

(6) Tal como a respeito dos veículos pesados, é importante garantir que quaisquer taxas baseadas no tempo de utilização aplicadas aos veículos ligeiros são proporcionadas, incluindo no caso de períodos de utilização inferiores a um ano. A este respeito, deve ter-se em conta o facto de os veículos ligeiros terem um padrão de utilização diferente do padrão de utilização dos veículos pesados. O cálculo de taxas proporcionadas baseadas no tempo de utilização poderia basear-se nos dados disponíveis sobre os padrões de viagem.

(6) Tal como a respeito dos veículos pesados, é importante garantir que ***se os Estados-Membros introduzirem*** quaisquer taxas baseadas no tempo de utilização aplicadas aos veículos ligeiros, ***estas*** são proporcionadas, incluindo no caso de períodos de utilização inferiores a um ano. A este respeito, deve ter-se em conta o facto de os veículos ligeiros terem um padrão de utilização diferente do padrão de utilização dos veículos pesados. O cálculo de taxas proporcionadas baseadas no tempo de utilização poderia basear-se nos dados disponíveis sobre os padrões de viagem, ***desde que se assegure o respeito do princípio da não discriminação.***

Alteração 22

Proposta de diretiva Considerando 7

Texto da Comissão

(7) Nos termos da Diretiva 1999/62/CE, ***pode*** ser aplicada uma taxa de externalidade a um nível próximo do custo marginal social da utilização do veículo em questão. Este método provou ser o mais justo e mais eficiente para ter em conta os impactos negativos, para o ambiente e para a saúde, da poluição atmosférica e da poluição sonora advinda dos veículos pesados, e garantiria, por parte destes, uma contribuição justa para o preenchimento das normas de qualidade do ar na UE¹⁷, assim como de quaisquer limites ou objetivos aplicáveis em matéria de ruído. A aplicação de tais taxas deve, pois, ser facilitada.

Alteração

(7) Nos termos da Diretiva 1999/62/CE, ***deve*** ser aplicada uma taxa de externalidade, ***em conformidade com o princípio do «poluidor-pagador»***, a um nível próximo do custo marginal social da utilização do veículo em questão. Este método provou ser o mais justo e mais eficiente para ter em conta os impactos negativos, para o ambiente e para a saúde, da poluição atmosférica e da poluição sonora advinda dos veículos pesados, e garantiria, por parte destes, uma contribuição justa para o preenchimento das normas de qualidade do ar na UE¹⁷, assim como de quaisquer limites ou objetivos aplicáveis em matéria de ruído. A aplicação de tais taxas deve, pois, ser facilitada.

Alteração 23

Proposta de diretiva

Considerando 8

Texto da Comissão

(8) Para o efeito, a taxa média ponderada máxima de externalidade deve ser substituída por valores ***de referência*** facilmente aplicáveis e atualizados em função da inflação, dos progressos científicos alcançados na estimativa dos custos externos dos transportes rodoviários e da evolução da composição da frota.

Alteração

(8) Para o efeito, ***deve ser introduzida a possibilidade de aplicar uma taxa de externalidade a redes não cobertas pela taxa de utilização da infraestrutura e*** a taxa média ponderada máxima de externalidade deve ser substituída por valores ***mínimos*** facilmente aplicáveis e atualizados em função da inflação, dos progressos científicos alcançados na estimativa dos custos externos dos transportes rodoviários e da evolução da composição da frota.

Alteração 24

Proposta de diretiva

Considerando 8-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(8-A) A fim de contribuir para a realização do objetivo, definido pelo Livro Branco sobre os transportes, de transição no sentido da plena aplicação do princípio do «poluidor-pagador», deve garantir-se que, nas redes cobertas por uma taxa de utilização da infraestrutura, é aplicada uma taxa de externalidade aos veículos pesados e aos veículos ligeiros comerciais destinados ao transporte de mercadorias por estrada.

Alteração 25

Proposta de diretiva

Considerando 8-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(8-B) Para garantir a adequada reafetação das receitas provenientes das taxas de externalidade, essas receitas deveriam ser reinvestidas no setor das

infraestruturas de transporte, a fim de favorecer os modos de transporte mais sustentáveis e com um menor impacto ambiental.

Alteração 27

Proposta de diretiva Considerando 9

Texto da Comissão

(9) A diferenciação das taxas de utilização da infraestrutura em função da classe de emissão EURO contribuiu para a utilização de veículos menos poluentes. Contudo, com a renovação das frotas de veículos, espera-se que a diferenciação deste tipo de taxas na rede interurbana se venha a tornar **obsoleta** até final de 2020, devendo, portanto, ser gradualmente eliminada até essa data. A partir da mesma data, as taxas de externalidade deverão ser aplicadas de forma mais sistemática, como meio específico de recuperação dos custos externos em situações em que estes são mais significativos.

Alteração

(9) A diferenciação das taxas de utilização da infraestrutura em função da classe de emissão EURO contribuiu para a utilização de veículos menos poluentes. Contudo, com a renovação das frotas de veículos, espera-se que a diferenciação deste tipo de taxas na rede interurbana se venha a tornar **menos eficaz** até final de 2020, devendo, portanto, ser gradualmente eliminada até essa data. A partir da mesma data, as taxas de externalidade deverão ser aplicadas de forma mais sistemática, como meio específico de recuperação dos custos externos em situações em que estes são mais significativos.

Alteração 28

Proposta de diretiva Considerando 12

Texto da Comissão

(12) A fim de promover a utilização dos veículos menos poluentes e mais eficientes, os Estados-Membros deveriam aplicar portagens e direitos de utilização

Alteração

(12) A fim de promover a utilização dos veículos menos poluentes e mais eficientes, os Estados-Membros deveriam aplicar portagens e direitos de utilização

significativamente reduzidas a esses veículos.

significativamente reduzidas a esses veículos. *A fim de facilitar e acelerar a aplicação de tais sistemas, essas reduções devem ser aplicadas independentemente da entrada em vigor do Regulamento (UE) .../... da Comissão que dá execução ao Regulamento (UE) n.º 595/2009 no que se refere à certificação das emissões de CO₂ e ao consumo de combustível de veículos pesados. Os veículos de emissões zero não devem estar sujeitos a qualquer taxa de externalidade relacionada com a poluição atmosférica.*

Alteração 29

Proposta de diretiva

Considerando 12-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(12-A) O tráfego transalpino tem custos significativos para as regiões que atravessa no que respeita à poluição sonora, à poluição atmosférica e ao desgaste das infraestruturas, que são agravados pela concorrência de custos com corredores vizinhos. Por conseguinte, deve ser concedida uma grande flexibilidade às regiões e aos Estados-Membros em causa no que respeita às medidas de recuperação de custos externos e à aplicação de impostos sobre os transportes, nomeadamente a fim de evitar deslocações e desvios de tráfego entre os corredores rodoviários.

Alteração 30

Proposta de diretiva

Considerando 13

Texto da Comissão

Alteração

(13) O congestionamento rodoviário, para o qual todos os veículos a motor contribuem em diferentes proporções, representa um custo de cerca de 1 % do

(13) O congestionamento rodoviário, para o qual todos os veículos a motor contribuem em diferentes proporções, representa um custo de cerca de 1 % do

PIB. Uma parte significativa deste custo pode ser atribuída ao congestionamento interurbano. Deveria, portanto, ser permitida uma taxa de congestionamento específica, sob condição de que fosse aplicada a todas as categorias de veículos. A fim de ser eficaz e proporcionada, a taxa deveria ser calculada com base nos custos marginais do congestionamento e ser diferenciada em função da localização, do tempo e da categoria de veículo. A fim de maximizar o efeito positivo das taxas de congestionamento, as receitas correspondentes deveriam ser atribuídas aos projetos que abordassem as causas do problema.

PIB. Uma parte significativa deste custo pode ser atribuída ao congestionamento interurbano. Deveria, portanto, ser permitida uma taxa de congestionamento específica, sob condição de que fosse aplicada a todas as categorias de veículos. A fim de ser eficaz, proporcionada **e não discriminatória**, a taxa deveria ser calculada com base nos custos marginais do congestionamento e ser diferenciada em função da localização, do tempo e da categoria de veículo. **De igual modo, devem ser encontradas fórmulas de equilíbrio e de compensação que não discriminem os trabalhadores que vivem nas zonas periféricas e que, se for o caso, já suportarão quer os custos dos direitos de utilização, quer as portagens.** A fim de maximizar o efeito positivo das taxas de congestionamento, as receitas correspondentes deveriam ser atribuídas aos projetos que abordassem as causas do problema.

Alteração 31

Proposta de diretiva Considerando 13-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(13-A) Tendo em vista permitir a preservação do património automotor da União, os Estados-Membros devem criar uma categoria especial para os veículos de interesse histórico para que se possa modular o montante das várias taxas cobradas ao abrigo da presente diretiva.

Alteração 32

Proposta de diretiva Considerando 15-A (novo)

(15-A) *Tendo em conta as elevadas externalidades dos acidentes, que ascendem às dezenas de milhares de milhões de euros por ano, deve ser dada aos Estados-Membros a possibilidade – em ligação com as disposições sobre o custo social médio de um acidente grave e mortal, ao abrigo da Diretiva 2008/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho^{1-A} – de internalizar melhor os custos não cobertos por seguros. Uma parte desses custos seria coberta pelo regime de segurança social pertinente ou pela sociedade em geral, como os custos administrativos dos serviços públicos e certos custos de serviços médicos a que se recorre, as perdas de capital humano e o custo dos danos físicos e psicológicos.*

^{1-A} *Diretiva 2008/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa à gestão da segurança da infraestrutura rodoviária (JO L 319 de 29.11.2008, p. 59).*

Alteração 33

Proposta de diretiva Considerando 16

(16) As majorações aditadas à taxa de utilização da infraestrutura podem também constituir um contributo útil para resolver problemas relacionados com danos ambientais significativos ou de congestionamento causados pela utilização de certas estradas, não apenas em regiões montanhosas. *A atual restrição das majorações a essas regiões deve, por*

(16) As majorações aditadas à taxa de utilização da infraestrutura podem também constituir um contributo útil para resolver problemas relacionados com danos ambientais significativos ou de congestionamento causados pela utilização de certas estradas, não apenas em regiões montanhosas. *Portanto, deve-se facilitar as majorações suprimindo as atuais*

consequente, ser suprimida. A fim de evitar a dupla tributação dos utilizadores, as majorações devem ser *excluídas dos* troços rodoviários em que é aplicada uma taxa de congestionamento.

restrições que as limitam a essas regiões, *bem como a sua afetação a projetos da rede central da rede transeuropeia de transportes.* A fim de evitar a dupla tributação dos utilizadores, as majorações devem ser *limitadas mais rigorosamente aos* troços rodoviários em que é aplicada uma taxa de congestionamento. *O nível máximo também deve ser adaptado às diferentes circunstâncias.*

Alteração 34

Proposta de diretiva Considerando 17-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(17-A) *Tal como acontece em relação aos veículos ligeiros, é importante assegurar que a presente diretiva não constitui um entrave à livre circulação dos cidadãos. Os Estados-Membros devem poder introduzir descontos e reduções nos casos em que a tarifação afete os utentes da estrada de forma desproporcionada devido às circunstâncias geográficas ou sociais.*

Alteração 35

Proposta de diretiva Considerando 18

Texto da Comissão

Alteração

(18) Para que seja possível explorar as potenciais sinergias entre os atuais sistemas de tarifação rodoviária, a fim de reduzir os custos de exploração, a Comissão deve ser plenamente envolvida na cooperação entre os Estados-Membros que tencionem introduzir sistemas de tarifação rodoviária comuns.

(18) Para que seja possível explorar as potenciais sinergias entre os atuais sistemas de tarifação rodoviária, a fim de reduzir os custos de exploração, a Comissão deve ser plenamente envolvida na cooperação entre os Estados-Membros que tencionem introduzir sistemas de tarifação rodoviária comuns *e interoperáveis.*

Alteração 36

Proposta de diretiva Considerando 19

Texto da Comissão

(19) As taxas rodoviárias **podem mobilizar** recursos que **contribuam** para o financiamento **da** manutenção e desenvolvimento de **uma infraestrutura** de transporte de alta qualidade. Afigura-se, pois, adequado **incentivar** os Estados-Membros **a utilizar** as receitas provenientes das taxas rodoviárias em conformidade e, para tal, requerer que os mesmos comuniquem de forma apropriada qual a utilização dada a essas receitas. Tal deve, nomeadamente, ajudar a identificar possíveis lacunas de financiamento e contribuir para que o público aceite a tarifação rodoviária.

Alteração

(19) As taxas rodoviárias **mobilizam** recursos que **contribuem** para o financiamento **e o financiamento cruzado de projetos de infraestruturas de transporte alternativos e para a** manutenção e desenvolvimento de **serviços e infraestruturas** de transporte de alta qualidade. Afigura-se, pois, adequado **que** os Estados-Membros **utilizem** as receitas provenientes das taxas rodoviárias em conformidade e, para tal, requerer que os mesmos comuniquem de forma apropriada qual a utilização dada a essas receitas. **Portanto, as receitas provenientes das taxas de utilização da infraestrutura e das taxas de externalidade devem ser reinvestidas no setor dos transportes.** Tal deve, nomeadamente, ajudar a identificar possíveis lacunas de financiamento e contribuir para que o público aceite a tarifação rodoviária.

Alteração 37

Proposta de diretiva Considerando 21

Texto da Comissão

(21) É necessário garantir que as taxas de externalidade continuam a refletir o custo da poluição atmosférica e da poluição sonora geradas pelos veículos comerciais pesados tão minuciosamente quanto seja possível sem tornar o regime de tarifação excessivamente complexo, a fim de incentivar a utilização de veículos mais eficientes em termos de consumo de combustível e para manter os incentivos

Alteração

(21) É necessário garantir que as taxas de externalidade continuam a refletir o custo da poluição atmosférica e da poluição sonora geradas pelos veículos comerciais pesados tão minuciosamente quanto seja possível sem tornar o regime de tarifação excessivamente complexo, a fim de incentivar a utilização de veículos mais eficientes em termos de consumo de combustível e para manter os incentivos

eficazes e a diferenciação de taxas rodoviárias atualizada. Por conseguinte, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado à Comissão a fim de adaptar os valores *de referência* respeitantes à tributação dos custos externos ao progresso científico, definindo as modalidades da diferenciação das taxas de utilização da infraestrutura, neutra do ponto de vista das receitas, de acordo com as emissões de CO₂ dos veículos pesados, e adaptando as modalidades da diferenciação das taxas de utilização da infraestrutura pelos veículos ligeiros ao progresso técnico. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, nomeadamente a nível dos peritos, e que essas consultas sejam realizadas em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor», de 13 de abril de 2016. Em especial e a fim de assegurar uma participação equitativa na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os seus peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratam da preparação dos atos delegados.

eficazes e a diferenciação de taxas rodoviárias atualizada. Por conseguinte, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado à Comissão a fim de adaptar os valores *mínimos* respeitantes à tributação dos custos externos ao progresso científico, definindo as modalidades da diferenciação das taxas de utilização da infraestrutura, neutra do ponto de vista das receitas, de acordo com as emissões de CO₂ dos veículos pesados, e adaptando as modalidades da diferenciação das taxas de utilização da infraestrutura pelos veículos ligeiros ao progresso técnico. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, nomeadamente a nível dos peritos, e que essas consultas sejam realizadas em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor», de 13 de abril de 2016. Em especial e a fim de assegurar uma participação equitativa na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os seus peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratam da preparação dos atos delegados.

Alteração 38

Proposta de diretiva

Considerando 21-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(21-A) *A Comissão deve estabelecer – o mais tardar, dois anos após a entrada em vigor da presente diretiva – um quadro válido, transparente e compreensível para a internalização dos custos ambientais, de*

congestionamento e de saúde, que servirá de base a futuros cálculos das taxas de utilização de infraestruturas. Neste contexto, a Comissão deverá poder propor um modelo, que deverá ser acompanhado de uma análise dos efeitos da internalização das externalidades relativas a todos os meios de transporte. A fim de assegurar a proporcionalidade, na imputação das taxas de externalidade devem ser tidos em consideração todos os meios de transporte.

Alteração 39

Proposta de diretiva
Considerando 21-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(21-B) *Para efeitos de transparência, os Estados-Membros devem divulgar aos utentes das estradas os resultados alcançados graças ao reinvestimento das taxas de utilização da infraestrutura, das taxas de externalidade e das taxas de congestionamento. Por conseguinte, devem ser tornadas públicas as vantagens obtidas em termos de maior segurança rodoviária, de menor impacto ambiental e de menor congestionamento.*

Alteração 40

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 1
Diretiva 1999/62/CE
Título

Texto da Comissão

Alteração

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 das

Diretiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 1999, relativa à aplicação de imposições aos veículos **baseadas na distância** pela

infraestruturas rodoviárias;

utilização das infraestruturas rodoviárias;

Alteração 41

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 2 – alínea a)

Texto da Comissão

(a) Novas infraestruturas ou de novas melhorias introduzidas nas infraestruturas, incluindo reparações estruturais significativas;

Alteração

(a) Novas infraestruturas ou de novas melhorias introduzidas nas infraestruturas, incluindo reparações estruturais significativas ***ou infraestruturas de transporte alternativas para a transferência modal;***

Alteração 42

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 6

Texto da Comissão

(6) «Portagem», um determinado montante, a pagar por um veículo com base na distância percorrida numa dada infraestrutura e na categoria do veículo, cujo pagamento confere ao veículo o direito à utilização da infraestrutura, que inclui uma taxa de utilização da ***mesma e, consoante o caso, uma taxa de congestionamento e/ou*** uma taxa de externalidade;

Alteração

(6) «Portagem», um determinado montante, a pagar por um veículo com base na distância percorrida numa dada infraestrutura e na categoria do veículo, cujo pagamento confere ao veículo o direito à utilização da infraestrutura, que inclui ***uma ou mais das seguintes taxas:*** uma taxa de utilização da ***infraestrutura*** ***ou*** uma taxa de externalidade.

Alteração 43

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 11

Texto da Comissão

(11) «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;

Alteração

(11) «Custo da poluição atmosférica originada pelo tráfego», o custo dos danos ***para a saúde humana e o meio ambiente*** 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;

Alteração 44

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 12

Texto da Comissão

(12) «Custo da poluição sonora originada pelo tráfego», o custo dos danos causados pelo ruído emitido por um veículo ou resultante da interação do veículo com a superfície da estrada;

Alteração

(12) «Custo da poluição sonora originada pelo tráfego», o custo dos danos ***para a saúde humana e o meio ambiente*** causados pelo ruído emitido por um veículo ou resultante da interação do veículo com a superfície da estrada;

Alteração 46

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 18-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(18-A) «Veículo ligeiro», **um veículo ligeiro ou um veículo de passageiros;**

Alteração 47

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 19

Texto da Comissão

Alteração

(19) «Veículo ligeiro», **um veículo ligeiro de passageiros**, um miniautocarro **ou** um veículo ligeiro comercial;

(19) «Veículo ligeiro», um miniautocarro, um veículo ligeiro comercial **ou um veículo ligeiro comercial destinado ao transporte de mercadorias;**

Alteração

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 20-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(20-A) «Veículo de interesse histórico», **um veículo de interesse histórico tal como definido no artigo 3.º, n.º 7, da Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho*;**

** Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e seus reboques e que revoga a Diretiva 2009/40/CE (JO L 127 de 29.4.2014, p. 51).*

Alteração 49

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 22

Texto da Comissão

(22) «Veículo ligeiro comercial», um veículo ***destinado ao transporte de mercadorias*** com uma massa máxima autorizada não superior a 3,5 toneladas;

Alteração

(22) «Veículo ligeiro comercial», um veículo ***que não seja um veículo ligeiro de passageiros*** com uma massa máxima autorizada não superior a 3,5 toneladas;

Alteração 50

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 22-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(22-A) «Veículo ligeiro comercial para o transporte de mercadorias», um veículo afeto ao exercício da atividade de transportador rodoviário, conforme estabelecido no Regulamento (CE) 1071/2009 do Parlamento Europeu e do

*Conselho**, com uma massa máxima em carga autorizada entre 2,4 e 3,5 toneladas e mais de 2 m de altura.

* Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário e que revoga a Diretiva 96/26/CE do Conselho (JO L 300 de 14.11.2009, p. 51).

Alteração 51

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 22-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(22-B) «Circulação com emissões zero», um veículo que funciona sem emissões de gases de escape na totalidade duma rede rodoviária coberta e de modo verificável;

Alteração 52

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 23-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(23-A) «Motociclo», um veículo de duas rodas, com ou sem carro lateral, ou

qualquer triciclo e quadriciclo das categorias L3e, L4e, L5e, L6e e L7e referido no Regulamento (UE) n.º 168/2013;

Alteração 53

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 27

Texto da Comissão

(27) «Contrato de concessão», **um «contrato público»** tal como **definido** no artigo 1.º da Diretiva 2014/24/UE do Parlamento Europeu e do Conselho**;

**** Diretiva 2014/24/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa aos contratos públicos e que revoga a Diretiva 2004/18/CE** JO L 94 de 28.3.2014, p. 65).

Alteração

(27) «Contrato de concessão», **uma concessão** tal como **definida** no artigo 5.º, **n.º 1**, da Diretiva 2014/23/UE do Parlamento Europeu e do Conselho**;

**** Diretiva 2014/23/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa à adjudicação de contratos de concessão** (JO L 94 de 28.3.2014, p. 1).

Alteração 54

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 29

Texto da Comissão

(29) «Sistema de cobrança de portagens substancialmente alterado», um sistema de cobrança de portagens que tenha sido alterado de uma forma tal que os respetivos custos ou receitas sejam afetados em pelo menos **5%**, em comparação com o ano anterior, após correção em função da inflação medida com base nas alterações ocorridas no índice harmonizado de preços

Alteração

(29) «Sistema de cobrança de portagens substancialmente alterado», um sistema de cobrança de portagens que tenha sido alterado de uma forma tal que os respetivos custos ou receitas sejam afetados em pelo menos **15%**, em comparação com o ano anterior, após correção em função da inflação medida com base nas alterações ocorridas no índice harmonizado de preços

no consumidor à escala da União, e com exclusão da energia e dos alimentos não transformados, publicado pela Comissão (Eurostat).

no consumidor à escala da União, e com exclusão da energia e dos alimentos não transformados, publicado pela Comissão (Eurostat). ***No âmbito dos contratos de concessão, as alterações introduzidas com vista a preencher os critérios do artigo 43.º, n.ºs 1 e 2, da Diretiva 2014/23/UE não são consideradas substanciais.***

Alteração 55

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 29-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(29-A) «Financiamento cruzado», o financiamento de projetos de infraestruturas de transporte alternativas eficientes através das receitas provenientes da cobrança de portagens e de direitos de utilização relativamente a infraestruturas de transporte existentes.

Alteração 56

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 29-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(29-B) «Estados-Membros», todas as autoridades dos Estados-Membros, isto é, os órgãos do governo central, as autoridades de um Estado federal e outras autoridades com poderes para assegurar a

Alteração 57

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 29 – alínea b)

Texto da Comissão

(b) Os custos das infraestruturas ou das melhorias introduzidas nas infraestruturas podem incluir as despesas específicas **com infraestruturas** que se destinem a reduzir os danos decorrentes do ruído ou a melhorar a segurança rodoviária e os pagamentos efetivamente executados pelo operador da infraestrutura que correspondam a elementos ambientais objetivos, como a proteção contra a contaminação do solo.

Alteração

(b) Os custos das infraestruturas ou das melhorias introduzidas nas infraestruturas podem incluir as despesas específicas, **nomeadamente as realizadas na sequência de novas obrigações regulamentares**, que se destinem a reduzir os danos decorrentes do ruído, **a introduzir soluções tecnológicas inovadoras** ou a melhorar a segurança rodoviária e os pagamentos efetivamente executados pelo operador da infraestrutura que correspondam a elementos ambientais objetivos, como a proteção contra a contaminação do solo.

Alteração 58

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2-A (novo)

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 6 – n.º 2 – alínea b-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

(2-A) Ao artigo 6.º, n.º 2, é aditada a seguinte alínea:

«(b-A) Veículos de interesse histórico;»

Alteração 59

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7 – n.º 6

Texto da Comissão

6. Sem prejuízo do n.º 9, a partir de **1 de janeiro de 2018**, os Estados-Membros não podem introduzir direitos de utilização para os veículos pesados. Os direitos de utilização introduzidos antes dessa data podem ser mantidos até 31 de dezembro de **2023**.

Alteração

6. Sem prejuízo do n.º 9, a partir de **[data de entrada em vigor da presente diretiva]**, os Estados-Membros não podem introduzir direitos de utilização para os veículos pesados **e para os veículos comerciais ligeiros destinados ao transporte de mercadorias**. Os direitos de utilização introduzidos antes dessa data podem ser mantidos até 31 de dezembro de **2022 e devem ser substituídos, a partir de 1 de janeiro de 2023, por taxas de utilização da infraestrutura aplicáveis à rede rodoviária abrangida pela presente diretiva**.

Alteração 61

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7 – n.º 9

Texto da Comissão

9. A partir de 1 de janeiro de 2020, as portagens e os direitos de utilização aplicados aos veículos pesados devem aplicar-se a todos os veículos pesados.

Alteração

9. A partir de 1 de janeiro de 2020, as portagens e os direitos de utilização aplicados aos veículos pesados devem aplicar-se a todos os veículos pesados, **bem como a todos os veículos ligeiros**

comerciais destinados ao transporte de mercadorias.

Alteração 62

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7 – n.º 10

Texto da Comissão

10. As portagens e os direitos de utilização aplicados aos veículos pesados, por um lado, e aos veículos ligeiros, por outro, podem ser introduzidos ou mantidos independentemente uns dos outros.

Alteração

10. As portagens e os direitos de utilização aplicados aos veículos pesados **e aos veículos comerciais ligeiros destinados ao transporte de mercadorias**, por um lado, e aos veículos ligeiros **que não sejam veículos comerciais ligeiros destinados ao transporte de mercadorias**, por outro, podem ser introduzidos ou mantidos independentemente uns dos outros.

Alteração 63

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7-A – n.º 3 – parágrafo 1

Texto da Comissão

Sendo aplicados direitos de utilização aos veículos ligeiros de passageiros, a utilização da infraestrutura deve ser disponibilizada, pelo menos, nos seguintes períodos: Dez dias, um ou dois meses, ou ambos, e um ano. A taxa bimensal não deve ser superior a 30% da taxa anual, a taxa mensal não deve ser superior a 18%

Alteração

Sendo aplicados direitos de utilização aos veículos ligeiros de passageiros, a utilização da infraestrutura deve ser disponibilizada, pelo menos, nos seguintes períodos: **um dia, uma semana**, dez dias, um ou dois meses, ou ambos, e um ano. A taxa bimensal não deve ser superior a 30% da taxa anual, a taxa mensal não deve ser

da taxa anual e a taxa a dez dias não *deve* ser *superior* a 8% da taxa anual.

superior a 18% da taxa anual e a taxa a dez dias, *a semanal e a diária* não *devem* ser *superiores* a 8% da taxa anual.

Alteração 64

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7-A – n.º 4

Texto da Comissão

4. Relativamente aos miniautocarros e aos ligeiros comerciais, os Estados-Membros devem cumprir o disposto quer no n.º 2, quer no n.º 3. Os Estados-Membros devem, contudo, definir direitos de utilização mais elevados para os miniautocarros e ligeiros comerciais do que para os veículos ligeiros de passageiros o mais tardar a partir de 1 de janeiro de 2024.»;

Alteração

4. Relativamente aos miniautocarros, *aos ligeiros comerciais* e aos ligeiros comerciais *destinados ao transporte de mercadorias*, os Estados-Membros devem cumprir o disposto quer no n.º 2, quer no n.º 3. Os Estados-Membros devem, contudo, definir direitos de utilização mais elevados para os miniautocarros, *ligeiros comerciais* e ligeiros comerciais *destinados ao transporte de mercadorias* do que para os veículos ligeiros de passageiros o mais tardar a partir de 1 de janeiro de 2024.»;

Alteração 65

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7-A – n.º 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

4-A. A proporcionalidade dos direitos de utilização das vias pode ter em consideração a característica específica das operações de transporte com origem

num Estado-Membro da periferia da União.

Alteração 66

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4-A (novo)

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7-B – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(4-A) Ao artigo 7.º-B é aditado o seguinte número:

«2-A. Os troços de autoestrada em que se aplica uma taxa de utilização da infraestrutura devem dispor das infraestruturas necessárias para assegurar a segurança do tráfego para todos os utentes e áreas de estacionamento seguras em todas as condições meteorológicas, em conformidade com o Regulamento (UE) .../... do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos em matéria de tempos de condução diário e semanal máximos, pausas mínimas e períodos de repouso diário e semanal e o Regulamento (UE) n.º 165/2014 no que diz respeito ao posicionamento por meio de tacógrafos (2017/0122 (COD)).»

Alteração 67

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5

Texto da Comissão

1. Os Estados-Membros podem manter ou introduzir uma taxa de externalidade, relativa ao custo da poluição atmosférica e/ou sonora originada pelo tráfego.

No caso dos veículos pesados, 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.

Alteração

1. Os Estados-Membros podem manter ou introduzir uma taxa de externalidade, relativa ao custo da poluição atmosférica e/ou sonora originada pelo tráfego.

As taxas de externalidade podem ser introduzidas ou mantidas em troços da rede rodoviária que não estão sujeitas a taxas de utilização da infraestrutura.

A taxa de externalidade ***relativa à poluição atmosférica e/ou sonora originada pelo tráfego*** deve variar e ser fixada de acordo com os requisitos mínimos e com os métodos especificados no anexo III-A, respeitando, ***pelo menos***, os valores ***mínimos*** previstos no anexo III-B.

Alteração 68

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7-C – n.º 5

Texto da Comissão

5. A partir de 1 de janeiro de 2021, os Estados-Membros que cobram portagens devem aplicar uma taxa de externalidade aos veículos pesados, ***pelo menos relativamente à parte*** da rede referida no artigo 7.º, n.º 1, ***sempre que os danos ambientais gerados pelos veículos pesados são superiores à média dos danos ambientais gerados por veículos pesados definida em conformidade com os devidos requisitos de informação referidos no anexo III-A.***»;

Alteração

5. A partir de 1 de janeiro de 2021, os Estados-Membros que cobram portagens devem aplicar uma taxa de externalidade ***relativa à poluição atmosférica e sonora originada pelo tráfego*** aos veículos pesados ***e aos veículos ligeiros comerciais destinados ao transporte de mercadorias em todas as partes*** da rede referida no artigo 7.º, n.º 1, ***que estejam sujeitas a uma taxa de utilização da infraestrutura.***»;

Alteração 69

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5
Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7-C – n.º 5-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

5-A. A partir de 1 de janeiro de 2026, a taxa de externalidade imposta a qualquer troço da rede rodoviária a que se refere o artigo 7.º, n.º 1, deve aplicar-se de forma não discriminatória a todas as categorias de veículos.

Alteração 70

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5
Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7-C – n.º 5-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

5-B. Os Estados-Membros podem aplicar derrogações que permitam modular a tarifa da taxa de externalidade aplicável aos veículos de interesse histórico.

Alteração 72

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 6
Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7-DA – n.º 3

Texto da Comissão

Alteração

3. A taxa de congestionamento imposta

3. A taxa de congestionamento imposta

a qualquer troço da rede rodoviária deve aplicar-se de forma não discriminatória a todas as categorias de veículos, em conformidade com os fatores de equivalência normalizados estabelecidos no anexo V.

a qualquer troço da rede rodoviária deve aplicar-se de forma não discriminatória a todas as categorias de veículos, em conformidade com os fatores de equivalência normalizados estabelecidos no anexo V. ***No entanto, os Estados-Membros podem decidir isentar os autocarros urbanos e de turismo para promover o desenvolvimento socioeconómico e a coesão territorial.***

Alteração 75

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7-F – n.º 1 – alínea a)

Texto da Comissão

(a) As receitas geradas pela majoração sejam investidas no financiamento da construção da infraestrutura de transporte ***da rede principal identificada em conformidade com o capítulo III do Regulamento (UE) n.º 1315/2013, que contribuam diretamente para reduzir o congestionamento ou os danos ambientais*** e se localizem no mesmo corredor que o troço rodoviário a que é aplicada a majoração;

Alteração

(a) As receitas geradas pela majoração sejam investidas no financiamento da construção da infraestrutura ***ou em serviços*** de transporte que se localizem no mesmo corredor que o troço rodoviário a que é aplicada a majoração;

Alteração 76

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7-F – n.º 1 – alínea b)

Texto da Comissão

(b) A majoração não exceda 15% da taxa média ponderada de utilização da infraestrutura calculada nos termos do artigo 7.º-B, n.º 1, e do artigo 7.º-E, a não ser ***que as receitas geradas sejam investidas em troços transfronteiriços de corredores da rede principal***, caso em que a majoração não pode exceder **25%**;

Alteração

(b) A majoração não exceda 15% da taxa média ponderada de utilização da infraestrutura calculada nos termos do artigo 7.º-B, n.º 1, e do artigo 7.º-E, a não ser ***nas zonas de montanha, onde os custos das infraestruturas e os danos climáticos e ambientais já são mais elevados***, caso em que a majoração não pode exceder **50%**;

Alteração 77

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7-F – n.º 1 – alínea d)

Texto da Comissão

(d) Seja fornecida à Comissão, antes de aplicada a majoração, uma descrição do local exato em que esta vai ser aplicada e prova da decisão de financiar a construção ***dos corredores da rede principal*** referidos na alínea a);

Alteração

(d) Seja fornecida à Comissão, antes de aplicada a majoração, uma descrição do local exato em que esta vai ser aplicada e prova da decisão de financiar a construção ***da infraestrutura ou os serviços de transporte*** referidos na alínea a);

Alteração 78

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7

Texto da Comissão

1-A. No caso de novos projetos transfronteiras, as majorações só podem ser aditadas se todos os Estados-Membros envolvidos no projeto estiverem de acordo.

Alteração

Suprimido

Alteração 79

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7-F – n.º 3

Texto da Comissão

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-C. 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, por meio de atos de execução, rejeitar ou exigir a alteração dos planos de aplicação de taxas apresentados por esse Estado-Membro. Os atos de execução correspondentes devem ser adotados pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 9.º-C, n.º 2.

Alteração

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-C. 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, por meio de atos de execução, rejeitar ou exigir a alteração dos planos de aplicação de taxas apresentados por esse Estado-Membro. Os atos de execução correspondentes devem ser adotados pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 9.º-C, n.º 2. ***Quando aplicada aos sistemas de portagens referidos no artigo 7.º-E, n.º 3, a majoração não deve ser considerada uma alteração substancial para efeitos da presente diretiva.***

Alteração 80

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7-F – n.º 4

Texto da Comissão

4. O montante da majoração é deduzido do montante da taxa de externalidade calculada nos termos do artigo 7.º-C, exceto no caso dos veículos das classes de emissão EURO 0, I e II, a partir de 15 de outubro de 2011, III e IV, a partir de 1 de janeiro de 2015, V, a partir de 1 de janeiro de 2019 e VI, a partir de janeiro de 2023. Todas as receitas geradas pela aplicação simultânea da majoração e das taxas de externalidade devem ser investidas no financiamento da construção de corredores da rede principal enumerados no anexo I, parte I, do Regulamento (UE) n.º 1316/2013.

Alteração

Suprimido

Alteração 81

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7-G – n.º 1 – alínea d)

Texto da Comissão

(d) Os períodos de ponta durante os quais são cobradas as taxas mais elevadas de utilização da infraestrutura para efeitos de redução do congestionamento não excedam cinco horas por dia;

Alteração

(d) Os períodos de ponta durante os quais são cobradas as taxas mais elevadas de utilização da infraestrutura para efeitos de redução do congestionamento não excedam cinco horas por dia **ou o número de horas durante as quais o índice de congestionamento ultrapassa a capacidade total;**

Alteração 82

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7-G – n.º 3

Texto da Comissão

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

Alteração

3. Se, em caso de controlo, o condutor ou, se for o caso, o transportador, não ***utilizarem métodos de pagamento eletrónicos das portagens ou não dispuserem de uma assinatura válida ou se o seu veículo não levar a bordo o equipamento aprovado pelo operador da portagem necessário*** para comprovar a classe de emissão do veículo, para o efeito do n.º 2, o Estado-Membro pode cobrar portagens ao mais elevado nível aplicável.

Alteração 83

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7-G – n.º 4 – parágrafo 1

Texto da Comissão

4. No prazo de um ano após a publicação pela Comissão de dados oficiais relativos às emissões de CO₂ nos termos do Regulamento (UE) n.º.../... *****, a Comissão deve adotar um ato delegado, em conformidade com o artigo 9.º-E, a fim de definir os valores de referência das emissões de CO₂, juntamente com uma categorização adequada dos veículos pesados em causa.

Alteração

4. No prazo de um ano após a publicação pela Comissão de dados oficiais relativos às emissões de CO₂ nos termos do Regulamento (UE) n.º.../... *****, a Comissão deve adotar um ato delegado, em conformidade com o artigo 9.º-E, a fim de definir os valores de referência das emissões de CO₂, juntamente com uma categorização adequada dos veículos pesados em causa, ***tendo em conta as***

Alteração 84

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7-G – n.º 4 – parágrafo 2

Texto da Comissão

No prazo de um ano após a entrada em vigor do ato delegado, os Estados-Membros diferenciam a taxa de utilização da infraestrutura tendo em conta os valores de referência das emissões de CO₂ e a categorização dos veículos pertinente. *As taxas são diferenciadas de tal modo que nenhuma taxa de utilização da infraestrutura exceda em mais de 100% a taxa aplicada a veículos equivalentes que registem as emissões de CO₂ mais baixas, mas não zero. Os veículos de emissões zero beneficiam de taxas de utilização da infraestrutura reduzidas em 75% em comparação com a taxa mais elevada.*

Alteração

No prazo de um ano após a entrada em vigor do ato delegado, os Estados-Membros diferenciam a taxa de utilização da infraestrutura tendo em conta os valores de referência das emissões de CO₂ e a categorização dos veículos pertinente.

Alteração 85

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7-G – n.º 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

4-A. A partir de... [data da entrada em vigor da presente diretiva], os veículos de emissões zero beneficiam de taxas de utilização da infraestrutura reduzidas em

50% em comparação com a taxa mais baixa. A circulação com emissões zero deve usufruir da mesma redução, desde que seja possível comprovar a circulação em questão.

Alteração 86

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7-G – n.º 4-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

4-B. A Comissão elaborará um relatório de avaliação da parte do mercado de veículos de emissões zero e da circulação com emissões zero até ... [cinco anos após a entrada em vigor da presente diretiva]. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 9.º-E, se necessário, a fim de recalcular a redução aplicável aos veículos de emissões zero em comparação com a taxa mais baixa de utilização da infraestrutura.

Alteração 87

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 8

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7-GA – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

1. Até 31 de dezembro de 2021, os Estados-Membros podem aplicar aos veículos ligeiros a diferenciação das

(Não se aplica à versão portuguesa.)

portagens e direitos de utilização em conformidade com o desempenho ambiental do veículo.

Alteração 88

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 8

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7-GA – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

2-A. Os Estados-Membros podem ter em conta a melhoria do desempenho ambiental do veículo associada à sua conversão para a utilização de combustíveis alternativos. Uma subscrição permanente, ou qualquer outro sistema aprovado pelo operador do sistema de portagem, deve permitir que os utilizadores beneficiem da variedade de portagens para recompensar o melhor desempenho ambiental do veículo após a conversão.

Alteração 89

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 8

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7-GA – n.º 3

Texto da Comissão

Alteração

3. Se, em caso de controlo, o condutor ou, se for o caso, o transportador, não puder apresentar os documentos necessários para comprovar os níveis de emissão do veículo (Certificado de Conformidade), nos termos do Regulamento (UE) .../...***** da

3. Se, em caso de controlo, o condutor ou, se for o caso, o transportador, não ***for titular de uma subscrição ou de qualquer outro sistema aprovado pelo operador ou não*** puder apresentar os documentos necessários para comprovar os níveis de emissão do veículo (Certificado de

Comissão, os Estados-Membros podem aplicar portagens ou direitos de utilização anuais ao mais elevado nível aplicável.

Conformidade), nos termos do Regulamento (UE) .../...***** da Comissão, os Estados-Membros podem aplicar portagens ou direitos de utilização anuais ao mais elevado nível aplicável. *A subsequente apresentação dos documentos relevantes que comprovem os níveis de emissões do veículo deve resultar no reembolso de qualquer diferença entre as portagens ou as taxas aplicadas e a portagem ou taxa correspondente ao veículo em causa.*

Alteração 90

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 8

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7-GA – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3-A. Os Estados-Membros podem aprovar medidas excecionais para efeitos da cobrança sobre os veículos de interesse histórico.

Alteração 91

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 8

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7-GA – n.º 4

Texto da Comissão

Alteração

4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 9.º-E a fim de alterar o anexo VII para adaptar as **modalidade** aí especificadas ao progresso técnico.

4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 9.º-E, a fim de alterar o anexo VII para adaptar as **modalidades** aí especificadas ao progresso técnico **e a ter em conta o papel dos componentes na obtenção de melhorias na segurança**

rodoviária e na descarbonização nos transportes.

Alteração 92

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 9 – alínea a-A) (nova)

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7-H – n.º 1 – alínea a) – travessão 3 (novo)

Texto da Comissão

Alteração

a-A) No artigo 7.º, n.º 1, alínea a), é aditado o seguinte travessão:

«– informações claras sobre a interoperabilidade do equipamento de bordo que é transportado a bordo dos veículos para pagar direitos de utilização e portagens; deve indicar os motivos por que outros equipamentos de bordo em utilização em outros Estados-Membros não podem ser aplicados pelos utilizadores neste sistema de portagem».

Alteração 93

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 9 – alínea a-B) (nova)

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7-H – n.º 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

a-B) É inserido o seguinte número:

«1-A. O quadro contratual que rege as relações entre as entidades concedentes e os concessionários deve tentar permitir que os contratos de concessão sejam

alinhados com as alterações ao quadro regulamentar nacional ou da União relacionadas com as obrigações estabelecidas nos artigos 7.º-C, 7.º-D-A, 7.º-G e 7.º-GA da presente diretiva.»

Alteração 94

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 10 – alínea -a) (nova)

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7-I – n.º 2 – parte introdutória

Texto em vigor

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

Alteração

-a) No n.º 2, a frase introdutória passa a ter a seguinte redação:

2. Os Estados-Membros podem conceder descontos ou reduções da taxa de utilização da infraestrutura ***aos veículos ligeiros e ligeiros comerciais destinados ao transporte de mercadorias***, desde que:

Alteração 95

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 10 – alínea a)

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7-I – n.º 2 – alínea c)

Texto da Comissão

(c) Esses descontos ou reduções não excedam ***13%*** da taxa de utilização da infraestrutura paga por veículos equivalentes não elegíveis para o desconto ou redução.

Alteração

(c) Esses descontos ou reduções não excedam ***20%*** da taxa de utilização da infraestrutura paga por veículos equivalentes não elegíveis para o desconto ou redução ***e os usados para o transporte local ou habitual ou ambos***.

Alteração 96

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 10 – alínea a-A) (nova)

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7-I – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

a-A) É inserido o seguinte número:

2-A. No caso dos veículos ligeiros, em especial dos utentes frequentes nas áreas de assentamentos dispersos e nas zonas periféricas, os Estados-Membros podem prever descontos ou reduções da taxa de utilização da infraestrutura, 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) tais descontos e reduções contribuam

i) para a coesão social; e/ou

ii) para garantir a mobilidade das regiões periféricas ou zonas remotas ou ambos;

Alteração 97

Proposta de diretiva

Artigo 1 – n.º 1 – ponto 10 – alínea a-B) (nova)

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7-I – n.º 2-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

a-B) É inserido o seguinte número:

2-B. Os Estados-Membros ou as

autoridades competentes podem introduzir uma isenção por taxa baseada na quilometragem em troços rodoviários específicos para todos os tipos de veículos, tomando em consideração os padrões de mobilidade e o interesse económico das regiões periféricas, na condição de que 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;

Alteração 98

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 10 – alínea b)

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7-I – n.º 3

Texto da Comissão

3. Sem prejuízo das condições estabelecidas no artigo 7.º-G, n.º 1, alínea b), e no n.º 5, as taxas das portagens, no caso de projetos específicos de elevado interesse europeu identificados no anexo I do Regulamento (UE) n.º 1315/2013, podem ser objeto de outras formas de diferenciação a fim de assegurar a viabilidade comercial desses projetos quando expostos à concorrência direta de outros modos de transporte. 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.**»;

Alteração

3. Sem prejuízo das condições estabelecidas no artigo 7.º-G, n.º 1, alínea b), e no n.º 5, as taxas das portagens, no caso de projetos específicos de elevado interesse europeu identificados no anexo I do Regulamento (UE) n.º 1315/2013, podem ser objeto de outras formas de diferenciação a fim de assegurar a viabilidade comercial desses projetos quando expostos à concorrência direta de outros modos de transporte. A estrutura de tarifação daí resultante deve ser publicada e aplicável em condições idênticas a todos os utentes.»;

Alteração 99

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 10 – alínea b-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

b-A) É inserido o seguinte número:

«3-A. Nas zonas montanhosas e regiões periféricas, os Estados-Membros ou as autoridades competentes podem fazer variar as taxas das portagens para os veículos pesados de acordo com a distância percorrida pelos veículos, a fim de minimizar os impactos socioeconómicos, desde que:

a) A diferenciação de acordo com a distância percorrida tome em consideração as diferentes características do transporte de curta e de longa distância, especialmente as opções disponíveis para transferência modal para outros modos de transporte.

b) Esta diferenciação seja aplicada de uma forma não discriminatória.

c) O equipamento técnico permita a identificação dos pontos de entrada e saída do veículo através das fronteiras nacionais.»

Alteração 100

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11 – alínea a)

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7-J – n.º 1 – segundo período

Texto da Comissão

Alteração

«Para o efeito, os Estados-Membros devem cooperar no estabelecimento de métodos que permitam aos utentes da infraestrutura efetuar o pagamento das portagens e dos direitos de utilização 24 horas por dia, ***pelo***

«Para o efeito, os Estados-Membros devem cooperar no estabelecimento de métodos que permitam aos utentes da infraestrutura efetuar o pagamento das portagens e dos direitos de utilização 24 horas por dia,

menos nos pontos de venda *mais importantes*, utilizando meios de pagamento correntes, dentro ou fora dos Estados-Membros onde forem aplicados.»;

tanto na fronteira como em qualquer outro ponto de venda, *com possibilidade de fazê-lo num recibo*, utilizando meios de pagamento correntes, *incluindo os eletrónicos*, dentro ou fora dos Estados-Membros onde forem aplicados.»;

Alteração 101

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11 – alínea b)

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7-J – n.º 3

Texto da Comissão

3. Sempre que um Estado-Membro cobrar uma portagem a um veículo, o montante total da portagem, o montante do direito de utilização da infraestrutura, o montante da taxa de externalidade e o montante da taxa de congestionamento, se aplicáveis, devem ser indicados num recibo fornecido ao utente da infraestrutura, se possível através de meios eletrónicos.»;

Alteração

3. Sempre que um Estado-Membro cobrar uma portagem a um veículo, o montante total da portagem, o montante do direito de utilização da infraestrutura, o montante da taxa de externalidade e o montante da taxa de congestionamento, se aplicáveis, devem ser indicados num recibo fornecido, *a seu pedido*, ao utente da infraestrutura, se possível através de meios eletrónicos.»;

Alteração 102

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 12

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 7-K – parágrafo 1

Texto da Comissão

Sem prejuízo do disposto nos artigos 107.º e 108.º do Tratado sobre o Funcionamento

Alteração

Sem prejuízo do disposto nos artigos 107.º e 108.º do Tratado sobre o Funcionamento

da União Europeia, a presente diretiva não prejudica o direito que assiste aos Estados-Membros que introduzam um sistema de portagens de preverem uma compensação adequada.»;

da União Europeia, a presente diretiva não prejudica o direito que assiste aos Estados-Membros que introduzam um sistema de portagens de preverem uma compensação adequada, *desde que tal não implique uma distorção ou prejuízo para os transportadores locais ou habituais ou ambos.*»;

Alteração 103

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 13-A (novo)

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 8-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(13-A) É inserido o seguinte artigo:

Artigo 8.º-A

Monitorização e comunicação de informações

- 1. Cada Estado-Membro designa uma autoridade de supervisão independente para a tarifação das infraestruturas, que é responsável por assegurar o cumprimento da presente diretiva.***
- 2. A autoridade de supervisão procede ao controlo económico e financeiro dos contratos de concessão, nomeadamente para assegurar o cumprimento do artigo 7.º-B.***
- 3. Os Estados-Membros informam a Comissão de que já designaram a autoridade de supervisão.***

Alteração 104

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 14 – alínea -a) (nova)

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 9 – n.º 2 – parte introdutória

Texto em vigor

Alteração

2. ***Cabe aos Estados-Membros determinar a utilização a dar às receitas geradas pela presente diretiva.*** Para permitir o desenvolvimento da rede de transportes no seu conjunto, as receitas geradas pelos direitos de utilização da infraestrutura e as taxas de externalidade, ou o seu equivalente em valor financeiro, ***devem ser*** utilizadas ***em benefício do sector dos transportes*** e para otimizar todo o sistema de transportes. Em especial, as receitas geradas pelas taxas de externalidade, ou o seu equivalente em valor financeiro, ***devem ser*** utilizadas para tornar os transportes mais sustentáveis, nomeadamente através de uma ou várias das ações seguintes:

-a) No artigo 9.º, n.º 2, a parte introdutória passa a ter a seguinte redação:

“2. Para permitir o desenvolvimento da rede de transportes no seu conjunto, as receitas geradas pelos direitos de utilização da infraestrutura e as taxas de externalidade, ou o seu equivalente em valor financeiro, ***serão*** utilizadas ***na manutenção da rede rodoviária*** e para otimizar todo o sistema de transportes. Em especial, as receitas geradas pelas taxas de externalidade, ou o seu equivalente em valor financeiro, ***serão*** utilizadas para tornar os transportes mais sustentáveis, nomeadamente através de uma ou várias das ações seguintes:”

Alteração 105

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 14 – alínea -a-A) (nova)

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 9 – n.º 2 – alínea b)

Texto em vigor

Alteração

(b) Redução ***na fonte*** da poluição causada pelo transporte rodoviário;

a-A) No n.º 2, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

“(b) Redução da poluição ***sonora e atmosférica*** causada pelo transporte rodoviário;

Alteração 106

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 14 – alínea -a-B) (nova)

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 9 – n.º 2 – alínea b-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

-a-B) No n.º 2, é inserida a seguinte alínea:

«(b-A) Financiamento coletivo e modos de transporte sustentáveis;»

Alteração 107

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 14 – alínea -a-C) (nova)

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 9 – n.º 2 – alínea e)

Texto em vigor

Alteração

(e) Desenvolvimento de infraestruturas de transporte **alternativas** e/ou aumento da capacidade atual;

-a-C) No n.º 2, a alínea e) passa a ter a seguinte redação:

“(e) Desenvolvimento de infraestruturas de combustíveis alternativos, de acordo com a Diretiva 2014/94/UE, e de serviços de transporte alternativos e/ou aumento da capacidade atual;

Alteração 108

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 14 – alínea -a-D) (nova)

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 9 – n.º 2 – alínea f)

Texto em vigor

(f) Apoio à rede transeuropeia de transportes;

Alteração

-a-D) No n.º 2, a alínea f) passa a ter a seguinte redação:

“(f) Apoio à rede transeuropeia de transportes e supressão dos estrangulamentos;

Alteração 109

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 14 – alínea -a-E) (nova)

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 9 – n.º 2 – alínea h)

Texto em vigor

(h) Aumento da segurança rodoviária; e

Alteração

-a-E) No n.º 2, a alínea h) passa a ter a seguinte redação:

“(h) Aumento da segurança rodoviária e da infraestrutura rodoviária; e

Alteração 110

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 14 – alínea -a-F) (nova)

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 9 – n.º 2 – alínea i)

Texto da Comissão

(i) Fornecimento de ***lugares*** de estacionamento ***seguros***.

Alteração

-a-F) No n.º 2, a alínea i) passa a ter a seguinte redação:

“(i) Fornecimento de áreas de estacionamento seguras; ”

Alteração 111

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 14 – alínea b)

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 9 – n.º 3 – parte introdutória

Texto da Comissão

3. As receitas provenientes das taxas de congestionamento, ou o equivalente em valor financeiro dessas receitas, devem ser utilizadas para resolver o problema do congestionamento, **nomeadamente**:

Alteração

3. As receitas provenientes das taxas de congestionamento, ou o equivalente em valor financeiro dessas receitas, devem ser utilizadas para resolver o problema do congestionamento, **por exemplo**:

Alteração 112

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 14 – alínea b)

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 9 – n.º 3 – alínea b)

Texto da Comissão

(b) Mediante a supressão dos estrangulamentos na rede transeuropeia de transportes;

Alteração

(b) Mediante a supressão dos estrangulamentos **e das ligações em falta nas respetivas redes, sempre que seja aplicada uma taxa, e** na rede transeuropeia de transportes;

Alteração 113

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 14 – alínea b)

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 9 – n.º 3 – alínea c)

Texto da Comissão

Alteração

(c) Através do desenvolvimento de infraestruturas alternativas para os utentes dos transportes.»;

(c) Através do desenvolvimento de infraestruturas alternativas **e nós multimodais** para os utentes dos transportes.»;

Alteração 114

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 14 – alínea b-A) (nova)

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 9 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

b-A) É aditado o seguinte número:

«3-A. As receitas geradas pelos direitos de utilização da infraestrutura e pelas taxas de externalidade são utilizadas no território do troço rodoviário onde as taxas são aplicadas.»

Alteração 115

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 15

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 9-E – n.º 2

Texto da Comissão

Alteração

2. O poder de adotar atos delegados

2. O poder de adotar atos delegados

referido no artigo 7.º-G, n.º 4, no artigo 7.º-GA, n.º 4, e no artigo 9.º-D é conferido à Comissão por um período indeterminado, a partir de [data de entrada em vigor da presente diretiva].

referido no artigo 7.º-G, n.º 4, no artigo 7.º-GA, n.º 4, e no artigo 9.º-D é conferido à Comissão por um período de 5 anos a contar de ... [data de entrada em vigor da presente diretiva]. *A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes, pelo menos, nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem o mais tardar três meses antes do final de cada período.*

Alteração 116

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 18

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 11 – n.º -1 (novo)

Texto da Comissão

Alteração

-1. Os Estados-Membros ou as autoridades competentes devem fornecer informações, da forma mais transparente e clara possível, sobre a utilização das receitas geradas pelos utentes da estrada.

Alteração 117

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 18

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 11 – n.º 2 – alínea e-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

e-A) As receitas totais geradas através das majorações e em que troços rodoviários foram cobradas.

Alteração 118

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 18

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 11 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3-A. Os Estados-Membros devem publicar os resultados alcançados graças ao reinvestimento de taxas de utilização da infraestrutura e das taxas de externalidade, bem como as vantagens obtidas em termos de maior segurança rodoviária, menor impacto ambiental e menor congestionamento do tráfego.

Alteração 119

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 18

Diretiva 1999/62/CE

Artigo 11 – n.º 5-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

5-A. No prazo de cinco anos após a entrada em vigor da presente diretiva, a Comissão deve apresentar um relatório sobre a evolução da parte do mercado de veículos de emissões zero e se necessário,

rever em conformidade as reduções aplicadas a esses veículos.

Alteração 120

Proposta de diretiva

Anexo I – ponto 1 – subponto b – alínea i) – travessão 1

Diretiva 1999/62/CE

Anexo II – secção 2 – ponto 2.1 – travessão 6

Texto da Comissão

– A repartição dos custos ***pelos veículos pesados*** faz-se numa base objetiva e transparente, tendo em conta a proporção do tráfego ***desta categoria*** de ***veículos*** na rede e os custos associados. Para o efeito, o número de quilómetros percorridos pelos veículos pesados pode ser ajustado por "coeficientes de equivalência" objetivamente justificados, como os estabelecidos no ponto 4 (*).

Alteração

– A repartição dos custos ***por cada tipo de veículo*** faz-se numa base objetiva e transparente, tendo em conta a proporção do tráfego ***de cada tipo*** de ***veículo*** na rede e os custos associados. Para o efeito, o número de quilómetros percorridos pelos veículos pesados pode ser ajustado por "coeficientes de equivalência" objetivamente justificados, como os estabelecidos no ponto 4 (*).

Alteração 121

Proposta de diretiva

Anexo I – ponto 1 – subponto b) – alínea i) – travessão 2

Diretiva 1999/62/CE

Anexo II – secção 2 – ponto 2.2 – travessão 2

Texto da Comissão

– Estes custos são repartidos entre os veículos pesados e ***outros veículos*** com base no número de quilómetros, real e previsível, por eles percorridos, podendo ser ajustados por coeficientes de equivalência objetivamente justificados, como os estabelecidos no ponto 4.»;

Alteração

– Estes custos são repartidos entre os veículos pesados e ***os ligeiros*** com base no número de quilómetros, real e previsível, por eles percorridos, podendo ser ajustados por coeficientes de equivalência objetivamente justificados, como os estabelecidos no ponto 4.»;

Alteração 122

Proposta de diretiva

Anexo I – parágrafo 1 – alínea c)

Diretiva 1999/62/CE

Anexo III-A – parágrafo 1 – subparágrafo 2

Texto da Comissão

Se o Estado-Membro pretender aplicar uma taxa de externalidade unicamente na parte ou partes da rede rodoviária que compõem a sua quota no âmbito da rede transeuropeia e respetivas autoestradas, essa parte ou partes serão selecionadas com base numa avaliação que determine:

- a utilização que os veículos dão às estradas onde é aplicada a taxa de externalidade gera danos ambientais superiores aos gerados em média avaliados em conformidade com os relatórios sobre a qualidade do ar, os inventários nacionais de emissões, os volumes de tráfego e, relativamente ao ruído, em conformidade com a Diretiva 2002/49/CE, ou

- se a imposição de uma taxa de externalidade noutras partes da rede rodoviária assim compostas pode ter efeitos negativos no ambiente ou na segurança rodoviária, ou se a sua aplicação e cobrança acarretaria custos

Alteração

Suprimido

desproporcionados.

Alteração 123

Proposta de diretiva

Anexo I – parágrafo 1 – alínea c)

Diretiva 1999/62/CE

Anexo III-A – ponto 2

Texto da Comissão

2. Veículos, estradas e períodos de utilização abrangidos

Sempre que um Estado-Membro tenciona aplicar uma taxa de externalidade superior aos valores de referência especificados no anexo III-B, deve notificar à Comissão a classificação dos veículos que norteará a diferenciação da taxa de externalidade. 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 autoestradas)»] ou menos elevada [a seguir designadas por «estradas interurbanas (incluindo autoestradas)»].

Se for o caso, o Estado-Membro deve ainda notificar a Comissão dos períodos de utilização exatos correspondentes ao período noturno durante os quais poderá ser aplicada uma taxa de externalidade referente à poluição sonora mais elevada por força de um nível maior de dano acústico.

A classificação das estradas como estradas suburbanas (incluindo autoestradas) ou estradas interurbanas (incluindo autoestradas) e a definição dos períodos de utilização devem basear-se em critérios objetivos relacionados com o nível de exposição das estradas e suas imediações à poluição, tais como a densidade

Alteração

2. Veículos, estradas e períodos de utilização abrangidos

A classificação das estradas como estradas suburbanas (incluindo autoestradas) ou estradas interurbanas (incluindo autoestradas) e a definição dos períodos de utilização devem basear-se em critérios objetivos relacionados com o nível de exposição das estradas e suas imediações à poluição, tais como a densidade

populacional e a média anual de poluição atmosférica (nomeadamente para as PM10 e o NO2), assim como o número de dias (para as PM10) e horas (para o NO2) em que os valores-limite estabelecidos na Diretiva 2008/50/CE são excedidos. Os critérios aplicados devem constar da notificação.

populacional e a média anual de poluição atmosférica (nomeadamente para as PM10 e o NO2), assim como o número de dias (para as PM10) e horas (para o NO2) em que os valores-limite estabelecidos na Diretiva 2008/50/CE são excedidos. Os critérios aplicados devem constar da notificação.

Alteração 124

Proposta de diretiva

Anexo I – parágrafo 1 – alínea c)

Diretiva 1999/62/CE

Anexo III-A – quadro 3 (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Quadro 3: Valores mínimos da taxa de externalidade aplicáveis aos veículos ligeiros de passageiros (cêntimos/veículo.kilómetro)

<i>Veículo</i>	<i>Motor</i>	<i>Classe EURO</i>	<i>Suburbanas</i>	<i>Interurbanas</i>
<i>Veículos a diesel</i>	<i><1,4 l</i>	<i>EURO II</i>	<i>1,9</i>	<i>0,9</i>
		<i>EURO III</i>	<i>1,6</i>	<i>0,9</i>
		<i>EURO IV</i>	<i>1,3</i>	<i>0,7</i>
		<i>EURO V</i>	<i>0,9</i>	<i>0,5</i>
		<i>EURO VI</i>	<i>0,6</i>	<i>0,3</i>
	<i>1,4-2,0 l</i>	<i>EURO 0</i>	<i>3,6</i>	<i>1,0</i>
		<i>EURO I</i>	<i>1,9</i>	<i>0,9</i>
		<i>EURO II</i>	<i>1,8</i>	<i>0,8</i>
		<i>EURO III</i>	<i>1,7</i>	<i>0,9</i>
		<i>EURO IV</i>	<i>1,4</i>	<i>0,7</i>
		<i>EURO V</i>	<i>0,9</i>	<i>0,5</i>
		<i>EURO VI</i>	<i>0,6</i>	<i>0,3</i>
	<i>> 2,0 l</i>	<i>EURO 0</i>	<i>3,9</i>	<i>1,3</i>
		<i>EURO I</i>	<i>1,9</i>	<i>0,9</i>

<i>Veículo a gasolina</i>	<1,4 l	<i>EURO II</i>	<i>1,8</i>	<i>0,9</i>
		<i>EURO III</i>	<i>1,7</i>	<i>0,9</i>
		<i>EURO IV</i>	<i>1,4</i>	<i>0,7</i>
		<i>EURO V</i>	<i>0,9</i>	<i>0,5</i>
		<i>EURO VI</i>	<i>0,6</i>	<i>0,3</i>
		<i>EURO 0</i>	<i>3,7</i>	<i>2,4</i>
	1,4-2,0 l	<i>EURO I</i>	<i>1,0</i>	<i>0,4</i>
		<i>EURO II</i>	<i>0,7</i>	<i>0,3</i>
		<i>EURO III</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>EURO IV</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>EURO V</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>EURO VI</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>EURO 0</i>	<i>3,9</i>	<i>3,0</i>
		<i>EURO I</i>	<i>1,1</i>	<i>0,4</i>
		<i>EURO II</i>	<i>0,7</i>	<i>0,3</i>
		<i>EURO III</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>EURO IV</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>EURO V</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
	> 2,0 l	<i>EURO VI</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
		<i>EURO 0</i>	<i>4,0</i>	<i>3,0</i>
		<i>EURO I</i>	<i>1,0</i>	<i>0,4</i>
		<i>EURO II</i>	<i>0,5</i>	<i>0,3</i>
		<i>EURO III</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>EURO IV</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>EURO V</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
		<i>EURO VI</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>

Alteração 125

Proposta de diretiva

Anexo I – parágrafo 1 – alínea c)

Diretiva 1999/62/CE

Anexo III-A – quadro 4 (novo)

Alteração

Quadro 4: Valores mínimos da taxa de externalidade aplicáveis aos veículos ligeiros (cêntimos/veículo.quilómetro)

<i>Veículo</i>	<i>Classe EURO</i>	<i>Suburbanas</i>	<i>Interurbanas</i>
<i>VCL a gasolina</i>	<i>EURO I</i>	<i>2,4</i>	<i>0,7</i>
	<i>EURO II</i>	<i>1,9</i>	<i>0,4</i>
	<i>EURO III</i>	<i>1,8</i>	<i>0,4</i>
	<i>EURO IV</i>	<i>1,7</i>	<i>0,3</i>
	<i>EURO V</i>	<i>1,6</i>	<i>0,3</i>
	<i>EURO VI</i>	<i>1,6</i>	<i>0,3</i>
<i>VCL a diesel</i>	<i>EURO I</i>	<i>4,0</i>	<i>1,7</i>
	<i>EURO II</i>	<i>4,1</i>	<i>1,7</i>
	<i>EURO III</i>	<i>3,5</i>	<i>1,3</i>
	<i>EURO IV</i>	<i>3,0</i>	<i>1,1</i>
	<i>EURO V</i>	<i>2,2</i>	<i>0,8</i>
	<i>EURO VI</i>	<i>1,9</i>	<i>0,5</i>

Alteração 126

Proposta de diretiva

Anexo I – parágrafo 1 – alínea d)

Diretiva 1999/62/CE

Anexo III-B – título

Texto da Comissão

VALORES **DE REFERÊNCIA** DA
TAXA DE EXTERNALIDADE

O presente anexo estabelece os valores **de referência** da taxa de externalidade, incluindo o custo da poluição atmosférica e sonora.

Alteração

VALORES **MÍNIMOS** DA TAXA DE
EXTERNALIDADE

O presente anexo estabelece os valores **mínimos** da taxa de externalidade, incluindo o custo da poluição atmosférica e sonora.

Alteração 127

Proposta de diretiva

Anexo I – ponto 1 – alínea d)

Diretiva 1999/62/CE

Anexo III-B – quadro 1 – título

Texto da Comissão

Quadro 1: valores **de referência** da taxa de externalidade aplicáveis aos veículos pesados de mercadorias

Alteração

Quadro 1: valores **mínimos** da taxa de externalidade aplicáveis aos veículos pesados de mercadorias

Alteração 128

Proposta de diretiva

Anexo I – ponto 1 – alínea d)

Diretiva 1999/62/CE

Anexo III-B – quadro 2 – título

Texto da Comissão

Quadro 2: valores **de referência** da taxa de externalidade aplicáveis aos autocarros de turismo

Alteração

Quadro 2: valores **mínimos** da taxa de externalidade aplicáveis aos autocarros de turismo

Alteração 129

Proposta de diretiva

Anexo I – ponto 1 – alínea d)

Diretiva 1999/62/CE

Anexo III-B – ponto 2

Texto da Comissão

Se a menor dispersão, o declive das estradas, a altitude ou as inversões térmicas o justificarem, os valores dos quadros 1 e 2 podem ser multiplicados por um fator máximo de **2** nas zonas montanhosas e em

Alteração

Se a menor dispersão, o declive das estradas, a altitude ou as inversões térmicas o justificarem, os valores dos quadros 1 e 2 podem ser multiplicados por um fator **de referência** máximo de **4** nas zonas montanhosas e em torno das aglomerações.

torno das aglomerações.;

Se existirem dados científicos em favor dum fator de zonas montanhosas ou de aglomerações superior, este valor de referência pode ser aumentado com base numa justificação pormenorizada;

Alteração 130

Proposta de diretiva

Anexo I – ponto 1 – alínea e-A) (nova)

Diretiva 1999/62/CE

Anexo IV – parágrafo 4

Texto da Comissão

Alteração

e-A) No Anexo IV, é aditado o seguinte parágrafo:

Para todos os veículos a motor movidos a combustíveis alternativos, ao peso máximo autorizado é acrescentado o peso adicional necessário para a tecnologia de combustíveis alternativos utilizada, sendo o aumento máximo de uma tonelada.

Alteração 131

Proposta de diretiva

Anexo I – ponto 2

Diretiva 1999/62/CE

Anexo V – secção 1 – ponto C – quadro 2 – coluna 1 – linha 4

Texto da Comissão

Alteração

Autocarros urbanos e de turismo	Autocarros urbanos e de turismo
2,5	1,5