



UNIÃO EUROPEIA

PARLAMENTO EUROPEU

CONSELHO

Bruxelas, 14 de outubro de 2026
(OR. en)

2023/0134(COD)

PE-CONS 58/26

TRANS 507
ENV 958
FIN 1086
CODEC 1466

ATOS LEGISLATIVOS E OUTROS INSTRUMENTOS

Assunto: DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera a Diretiva 1999/62/CE no que respeita à variação das taxas aplicáveis aos veículos pesados com base nas respetivas emissões de CO₂ e a fim de clarificar e simplificar determinadas disposições

DIRETIVA (UE) 2026/...
DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de ...

**que altera a Diretiva 1999/62/CE no que respeita à variação das taxas aplicáveis
aos veículos pesados com base nas respetivas emissões de CO₂
e a fim de clarificar e simplificar determinadas disposições**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta os pareceres do Comité Económico e Social Europeu¹,

Após consulta ao Comité das Regiões ,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário²,

¹ JO C, C/2023/874, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj> e JO C, C/2026/880, 27.2.2026, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2026/880/oj>.

² Posição do Parlamento Europeu de 7 de outubro de 2026 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de

Considerando o seguinte:

- (1) A Diretiva (UE) 2022/362 do Parlamento Europeu e do Conselho³, que alterou a Diretiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁴, veio reforçar os princípios do «poluidor-pagador» e do «utilizador-pagador» graças à introdução de uma tarificação obrigatória para determinados veículos com base nas emissões de CO₂, quer por meio da variação das taxas de utilização da infraestrutura e direitos de utilização em função das emissões de CO₂ dos veículos, quer por meio da aplicação de uma taxa de externalidade para as emissões de CO₂.

³ Diretiva (UE) 2022/362 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de fevereiro de 2022, que altera as Diretivas 1999/62/CE, 1999/37/CE e (UE) 2019/520 no que diz respeito à aplicação de imposições aos veículos pela utilização de certas infraestruturas (JO L 69 de 4.3.2022, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

⁴ Diretiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 1999, relativa à aplicação de imposições aos veículos pela utilização de infraestruturas rodoviárias (JO L 187 de 20.7.1999, p. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

- (2) É conveniente clarificar e simplificar determinadas disposições da Diretiva 1999/62/CE, a fim de refletir as alterações introduzidas pelo Regulamento (UE) 2024/1610 do Parlamento Europeu e do Conselho⁵ ao Regulamento (UE) 2019/1242 do Parlamento Europeu e do Conselho⁶, bem como as alterações introduzidas pelo Regulamento (UE) 2022/1379 da Comissão⁷ ao Regulamento (UE) 2017/2400 da Comissão⁸.

-
- ⁵ Regulamento (UE) 2024/1610 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de maio de 2024, que altera o Regulamento (UE) 2019/1242 no respeitante ao reforço das normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos veículos pesados novos e à inclusão de obrigações de comunicação de informações, que altera o Regulamento (UE) 2018/858 e revoga o Regulamento (UE) 2018/956 (JO L, 2024/1610, 6.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).
- ⁶ Regulamento (UE) 2019/1242 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos veículos pesados novos e que altera os Regulamentos (CE) n.º 595/2009 e (UE) 2018/956 do Parlamento Europeu e do Conselho e a Diretiva 96/53/CE do Conselho (JO L 198 de 25.7.2019, p. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).
- ⁷ Regulamento (UE) 2022/1379 da Comissão, de 5 de julho de 2022, que altera o Regulamento (UE) 2017/2400 no que respeita à determinação das emissões de CO₂ e ao consumo de combustível dos camiões médios e pesados e dos autocarros pesados, bem como à introdução de veículos elétricos e outras novas tecnologias (JO L 212 de 12.8.2022, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).
- ⁸ Regulamento (UE) 2017/2400 da Comissão, de 12 de dezembro de 2017, que dá execução ao Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita à determinação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível dos veículos pesados e altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (UE) n.º 582/2011 da Comissão (JO L 349 de 29.12.2017, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

- (3) A presente diretiva deverá clarificar a partir de que data se aplica a obrigação de fazer variar as taxas rodoviárias em função das emissões de CO₂ de um dado subgrupo de veículos. A presente diretiva deverá, por conseguinte, remeter sistematicamente para a publicação das emissões de referência de CO₂ de um dado subgrupo de veículos, adotadas em conformidade com o artigo 11.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2019/1242. A presente diretiva deverá também dar às autoridades nacionais e aos prestadores de serviços de cobrança de portagens tempo suficiente para classificarem os veículos daqueles subgrupos de acordo com diferentes classes de emissões de CO₂. Os Estados-Membros deverão dispor de, pelo menos, 12 meses para aplicar a variação das taxas rodoviárias aos novos subgrupos de veículos após a publicação das respetivas emissões de referência de CO₂. Por razões de previsibilidade e simplificação, tal variação deverá sempre aplicar-se a partir de 1 de julho do ano seguinte ao ano de publicação das emissões de referência de CO₂ do novo subgrupo de veículos, caso tal publicação tenha ocorrido antes de 1 de julho, ou a partir de 1 de janeiro do segundo ano seguinte ao ano de publicação das emissões de referência de CO₂ do novo subgrupo de veículos, quando essa publicação tiver ocorrido em 1 de julho ou após essa data. No que diz respeito aos subgrupos de veículos abrangidos originalmente pelo Regulamento (UE) 2019/1242, a obrigação de fazer variar as taxas rodoviárias é aplicável desde 13 de maio de 2023, ou seja, dois anos após a data de publicação da Decisão de Execução (UE) 2021/781 da Comissão⁹.

⁹ Decisão de Execução (UE) 2021/781 da Comissão, de 10 de maio de 2021, relativa à publicação de uma lista indicativa de determinados valores de emissão de CO₂ por fabricante, bem como das emissões específicas médias de CO₂ de todos os veículos pesados novos matriculados na União e das emissões de referência de CO₂, nos termos do Regulamento (UE) 2019/1242 do Parlamento Europeu e do Conselho, para o período de referência de 2019 (JO L 167 de 12.5.2021, p. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

- (4) A presente diretiva deverá clarificar a partir de que data são aplicáveis os ajustamentos das emissões de referência de CO₂ adotados em conformidade com o artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2019/1242. Os Estados-Membros deverão dispor de, pelo menos, 12 meses para aplicar as emissões de referência de CO₂ ajustadas. Por razões de previsibilidade e simplificação, as emissões de referência de CO₂ ajustadas deverão sempre aplicar-se a partir de 1 de julho do ano seguinte ao ano da sua publicação, caso tal publicação tenha ocorrido antes de 1 de julho, ou a partir de 1 de janeiro do segundo ano seguinte ao ano da sua publicação, caso essa tenha ocorrido em 1 de julho ou após essa data. No entanto, o Regulamento de Execução (UE) 2025/2545¹⁰ da Comissão ajustou as emissões de referência de CO₂ para os subgrupos de veículos 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD e 10-LH, com aplicação a partir do período de referência de 2025. A definição de «trajetória de redução das emissões», conforme introduzida pela Diretiva (UE) 2022/362, indica que os valores ajustados são aplicáveis a partir do período de referência com início após a data de aplicação do ato que contém esses valores ajustados. São, portanto, aplicáveis desde 1 de julho de 2026, e a fim de garantir a segurança jurídica, mantém-se explicitamente a data de aplicação de 1 de julho de 2026.

¹⁰ Regulamento de Execução (UE) 2025/2545 da Comissão, de 15 de dezembro de 2025, que altera o Regulamento de Execução (UE) 2025/2335 estabelecendo as emissões de referência de CO₂ ajustadas e especificando a metodologia para a definição de veículos representativos (JO L, 2025/2545, 16.12.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2545/oj).

- (5) A presente diretiva deverá preservar o significado da definição de «trajetória de redução das emissões» da Diretiva 1999/62/CE, conforme introduzida pela Diretiva (UE) 2022/362. O Regulamento (UE) 2019/1242 foi alterado pelo Regulamento (UE) 2024/1610, que introduziu um objetivo de redução das emissões de CO₂ de 43 % até 2030. Essa alteração afeta o gradiente da trajetória de redução das emissões definida na Diretiva 1999/62/CE para os anos até 2030 inclusive. Por esse motivo, determinados limiares de classes de emissões de CO₂ para os anos até 2030 inclusive são mais rigorosos do que os limiares para 2031 e anos seguintes. A forma da trajetória de redução das emissões daí resultante foi uma consequência não intencional da adoção do Regulamento (UE) 2024/1610. A forma original da trajetória de redução das emissões deverá, pois, ser reinstituída, fixando-se para esse efeito, através da alteração da Diretiva 1999/62/CE, um objetivo de redução das emissões de CO₂ até 2030 de 30 %. Até que essa alteração seja aplicável, é possível que determinados veículos sejam classificados numa classe de emissões de CO₂ utilizando uma trajetória de redução das emissões baseada num objetivo de redução das emissões de CO₂ de 43 % para 2030. A fim de assegurar o tratamento equitativo relativamente aos veículos classificados numa classe de emissões de CO₂ após a entrada em vigor da presente diretiva, os Estados-Membros deverão reclassificar tais veículos cuja classificação se baseia num objetivo de 43 % utilizando uma trajetória de redução das emissões baseada num objetivo de redução das emissões de CO₂ de 30 % para 2030. A fim de assegurar que os veículos pertencem à mesma classe de emissões de CO₂ independentemente do local da União onde circulem, os Estados-Membros deverão aplicar tal reclassificação a partir da mesma data, nomeadamente a data-limite para a transposição da presente diretiva.

- (6) A presente diretiva deverá clarificar o modo de classificar os veículos acompanhados de um ficheiro de informações ao cliente às classes de emissões de CO₂, conforme definido no Regulamento (UE) 2017/2400 e matriculados pela primeira vez antes da data de início da trajetória de redução das emissões. Para os subgrupos de veículos com o período de referência de 2021 ou 2025, conforme previsto no Regulamento (UE) 2019/1242, existe uma discrepância entre a data em que se iniciam as respetivas trajetórias de redução das emissões e o prazo para que os fabricantes façam acompanhar os veículos novos do ficheiro de informações ao cliente emitido nos termos do Regulamento (UE) 2017/2400. A data de início da trajetória de redução das emissões de um dado subgrupo de veículos é o primeiro dia do período de referência aplicável a tal subgrupo de veículos, conforme determinado no anexo I do Regulamento (UE) 2019/1242. O prazo para os fabricantes apresentarem o ficheiro de informações ao cliente com os veículos novos pertencentes a um dado subgrupo de veículos está fixado no Regulamento (UE) 2017/2400. Relativamente aos mesmos subgrupos de veículos, o prazo para os fabricantes apresentarem o ficheiro de informações ao cliente é anterior à data de início da trajetória de redução das emissões. A Diretiva 1999/62/CE não dá indicações quanto ao modo de atribuir às classes de emissões de CO₂ os veículos matriculados pela primeira vez antes da data de início da trajetória de redução das emissões. Os Estados-Membros deverão atribuir os veículos a uma classe de emissões de CO₂ relativamente à qual o proprietário possa demonstrar as emissões de CO₂ do veículo num ficheiro de informações ao cliente. Os limiares das classes de emissões de CO₂ antes da data de início da trajetória de redução das emissões são os do primeiro ano da trajetória de redução das emissões.

- (7) A presente diretiva deverá clarificar o modo de classificação dos veículos de serviço em classes de emissões de CO₂. O Regulamento (UE) 2019/1242 distingue os veículos de serviço, enquanto veículos utilizados para recolha de lixo ou obras de construção, de outros tipos de veículos. Aqueles veículos são responsáveis por cerca de 2 % das emissões do sector dos veículos pesados e operam principalmente nas cidades. Na sequência da adoção do Regulamento (UE) 2024/1610, os veículos de serviço apenas são identificados como tal após a sua primeira matrícula. Assim sendo, o ficheiro de informações ao cliente de um veículo novo não indica que se trata de um veículo de serviço. Por conseguinte, os veículos de serviço não podem ser reconhecidos como pertencentes a um subgrupo de serviço quando classificados numa classe de emissões de CO₂. Por razões objetivas e práticas, os veículos de serviço deverão ser tratados enquanto parte do subgrupo correspondente de veículos que não são de serviço para efeitos da Diretiva 1999/62/CE.

- (8) A reconversão, que em geral consiste na alteração das características técnicas de um veículo após a sua primeira matrícula, incluindo alterações físicas ou de software, poderá contribuir para a redução das emissões do veículo ou afetar o seu desempenho em termos de emissões. O regime jurídico vigente não permite a determinação das emissões de CO₂ de veículos reconvertidos. A fim de permitir a classificação de veículos reconvertidos em classes de emissões de CO₂ tendo em conta o efeito do processo de reconversão, a Comissão deverá avaliar as opções para determinar as emissões de CO₂ dos veículos reconvertidos, tendo em conta os possíveis efeitos sobre a aplicação e eficácia do Regulamento (UE) 2019/1242, e, eventualmente, deverá apresentar uma proposta de alteração da presente diretiva. Na ausência de tais regras gerais relativas à determinação das emissões de CO₂ dos veículos reconvertidos, a presente diretiva deverá clarificar o modo de classificar os veículos reconvertidos com nível nulo de emissões em classes de emissões de CO₂. O Regulamento (UE) 2019/1242 define objetivos para os fabricantes quanto à redução das emissões de CO₂ dos veículos pesados novos. Nos termos desse regulamento, os fabricantes beneficiam em especial da colocação no mercado de veículos com nível nulo de emissões. A Diretiva 1999/62/CE apoia a procura de tais veículos, concedendo taxas de utilização da infraestrutura e direitos de utilização reduzidos em conformidade com a classe 5 de emissões de CO₂. Uma desvantagem dos veículos com nível nulo de emissões reside no facto de terem uma autonomia operacional inferior à dos veículos convencionais.

Para aumentar a autonomia de um veículo com nível nulo de emissões, é possível a sua reconversão substituindo um conjunto de baterias por um gerador a combustível. Tais veículos reconvertidos passam deste modo a ser veículos híbridos. Em conformidade com a Diretiva 1999/62/CE, os veículos são classificados em classes de emissões de CO₂ de acordo com a documentação do veículo emitida pelos fabricantes antes da primeira matrícula. Significa isto que, de acordo com o atual quadro legislativo, os veículos reconvertidos continuariam a beneficiar de taxas reduzidas em conformidade com a classe 5 de emissões de CO₂, apesar de utilizarem geradores a combustível. Porém, a continuação desse benefício distorce o mercado do transporte rodoviário de mercadorias em detrimento dos operadores que utilizam veículos com nível nulo de emissões que não foram reconvertidos e não reflete as reduções efetivas de emissões ao longo do ciclo de vida desses veículos reconvertidos para efeitos do Regulamento (UE) 2019/1242. A fim de assegurar que todos os veículos são classificados em classes de emissões de CO₂ com base nos resultados da ferramenta de simulação, a que se refere o Regulamento (UE) 2017/2400 (ferramenta de cálculo do consumo de energia do veículo – VECTO, do inglês «vehicle energy consumption calculation tool»), os veículos com nível nulo de emissões reconvertidos com um motor a combustível deverão, portanto, ser tratados de acordo com a Diretiva 1999/62/CE como pertencendo à classe 1 de emissões de CO₂.

- (9) A presente diretiva deverá clarificar o modo de classificar os veículos com duplo combustível em classes de emissões de CO₂. O Regulamento (UE) 2017/2400 da Comissão exige que os fabricantes emitam um ficheiro de informações ao cliente para os veículos com duplo combustível a partir de 1 de janeiro de 2024. No entanto, alguns veículos com duplo combustível foram matriculados antes dessa data sem ficheiro de informações ao cliente. Os veículos matriculados pela primeira vez antes dessa data não podem beneficiar de taxas mais favoráveis, podendo sofrer uma desvantagem concorrencial em comparação com veículos semelhantes matriculados numa data posterior. Os fabricantes têm a opção de determinar as emissões de CO₂ de um veículo já matriculado mediante a realização de uma nova simulação que tenha em conta os requisitos mais recentes previstos no Regulamento (UE) 2017/2400. Os Estados-Membros deverão aceitar o resultado de tais simulações como demonstração das emissões de CO₂ do veículo. A Comissão deverá evitar a utilização de resultados de simulação não autorizados, supervisionando o recurso a essa opção por parte dos fabricantes. O fabricante que decida utilizar essa opção, deverá, pois, informar a Comissão da sua intenção. Os Estados-Membros só deverão aceitar um documento que contenha tais resultados de simulação se o mesmo lhes for diretamente apresentado por um fabricante, estiver em formato digital, uma vez que é menos vulnerável à fraude, e se a decisão positiva da Comissão tiver sido dirigida ao fabricante.

- (10) A Diretiva 1999/62/CE permite alargar o respetivo âmbito de aplicação a subgrupos de veículos que se encontrem abrangidos pelo Regulamento (UE) 2017/2400, mas que ainda não estejam abrangidos pelo Regulamento (UE) 2019/1242. No entanto, o Regulamento (UE) 2024/1610 alargou o âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2019/1242 de modo a corresponder ao âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2017/2400. As disposições pertinentes da Diretiva 1999/62/CE tornaram-se assim obsoletas e deverão ser suprimidas a fim de simplificar o texto dessa diretiva.
- (11) A Diretiva (UE) 2022/362 veio criar uma variação das taxas de utilização da infraestrutura e dos direitos de utilização para veículos em função da classe de emissões de CO₂, como forma de contribuir para a redução das emissões de CO₂ no transporte rodoviário. A fim de promover a utilização de veículos com nível nulo de emissões, os Estados-Membros foram autorizados a isentar temporariamente das taxas rodoviárias os veículos com nível nulo de emissões. Em complemento de tal medida, os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de conceder aos veículos com baixo nível de emissões uma redução adequada das taxas de utilização da infraestrutura ou dos direitos de utilização. No intuito de assegurar a complementaridade entre as medidas de apoio à procura de veículos com nível nulo de emissões e de veículos com nível baixo de emissões, tal possibilidade só deverá existir em combinação com medidas aplicadas aos veículos com nível nulo de emissões, devendo, a partir de 30 de junho de 2031, limitar-se ao nível da redução máxima estabelecida de 50 %.

- (12) Embora os reboques eficientes possam reduzir as emissões de CO₂ dos veículos convencionais e aumentar a autonomia dos veículos, a presente diretiva não prevê uma base jurídica que permita aos Estados-Membros ter em consideração as características dos reboques na determinação das taxas de portagem. A Comissão deverá avaliar as opções para aplicar a variação das portagens com base nas características dos reboques. Essas opções de aplicação deverão requerer um esforço mínimo por parte dos operadores de transportes e poder ser introduzidas nos sistemas de portagem existentes de uma forma eficaz em termos de custos. A Comissão deverá ter em conta as diversas tecnologias e equipamentos disponíveis no mercado, incluindo a reconversão das frotas de reboques existentes, bem como a redução total da energia resultante da utilização dessas tecnologias e equipamentos. A Comissão deverá ter em devida conta os resultados de quaisquer projetos-piloto nesse domínio e considerar os encargos administrativos, os condicionalismos operacionais e os parâmetros económicos das tecnologias existentes no mercado, bem como a relação custo-eficácia.

- (13) Os mecanismos de cooperação entre os Estados-Membros em matéria de intercâmbio de dados relativos aos parâmetros de classificação dos veículos podem simplificar os processos administrativos e facilitar o reconhecimento mútuo. Assim, a Comissão deverá coordenar os trabalhos no âmbito de um grupo de peritos, com vista a identificar e promover o intercâmbio de boas práticas e apresentar sugestões para uma abordagem comum. Como parte desses trabalhos, deverá ser avaliada a adequação do recurso aos mecanismos existentes, como o certificado de conformidade eletrónico do veículo, o intercâmbio de informações nos termos da Diretiva (UE) 2019/520 do Parlamento Europeu e do Conselho¹¹ e o intercâmbio de informações sobre os dados de registo dos veículos.
- (14) Atendendo a que os objetivos da presente diretiva, a saber, assegurar a aplicação coerente em toda a União das regras de classificação dos veículos pesados em classes de emissão de CO₂ e a diferenciação das taxas de utilização da infraestrutura e dos direitos de utilização em conformidade, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem, devido à sua dimensão e aos seus efeitos, ser mais bem alcançados ao nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para atingir esses objetivos.
- (15) Por conseguinte, a Diretiva 1999/62/CE deverá ser alterada em conformidade,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

¹¹ Diretiva (UE) 2019/520 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de março de 2019, relativa à interoperabilidade dos sistemas eletrónicos de portagem rodoviária e que facilita o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre o não pagamento de taxas rodoviárias na União (JO L 91 de 29.3.2019, p. 45, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>).

Artigo 1.º

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

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

a) O ponto 28 passa a ter a seguinte redação:

«28) “Emissões de CO₂” de veículos pesados, as emissões específicas de CO₂ (gCO₂/t-km) de tais veículos, quando se refiram a veículos pesados de mercadorias, ou as emissões específicas de CO₂ (gCO₂/p-km) de tais veículos, quando se refiram a autocarros, conforme indicadas no respetivo ficheiro de informações ao cliente, nos termos do anexo IV, parte II, do Regulamento (UE) 2017/2400 da Comissão*;

* Regulamento (UE) 2017/2400 da Comissão, de 12 de dezembro de 2017, que dá execução ao Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita à determinação das emissões de CO₂ e ao consumo de combustível dos veículos pesados e altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (UE) n.º 582/2011 da Comissão (JO L 349 de 29.12.2017, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).»;

b) No ponto 29, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Um veículo pesado a motor, a que se refere o artigo 3.º, ponto 11, alínea a) ou b), do Regulamento (UE) 2019/1242 do Parlamento Europeu e do Conselho*;
ou

* Regulamento (UE) 2019/1242 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos veículos pesados novos e que altera os Regulamentos (CE) n.º 595/2009 e (UE) 2018/956 do Parlamento Europeu e do Conselho e a Diretiva 96/53/CE do Conselho (JO L 198 de 25.7.2019, p. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).»;

c) O ponto 30 passa a ter a seguinte redação:

«30) “Veículo pesado com nível baixo de emissões”, um veículo pesado com nível baixo de emissões na aceção do artigo 3.º, ponto 12, do Regulamento (UE) 2019/1242;»;

d) O ponto 35 passa a ter a seguinte redação:

«35) “Grupo de veículos”, um grupo de veículos a que se refere o artigo 4.º, primeiro parágrafo, do Regulamento (UE) 2017/2400;»;

e) O ponto 37 passa a ter a seguinte redação:

«37) “Trajetória de redução das emissões” de um subgrupo de veículos (sg), uma trajetória de redução das emissões de CO₂ para os veículos pesados de mercadorias (ET_{sg, Y}) ou para os autocarros (ETp_{sg, Y}), determinada em conformidade com o anexo I, ponto 5.1.2.1, do Regulamento (UE) 2019/1242 e ajustada do seguinte modo:

- a) Para os anos $Y \leq 2030$, o objetivo de redução de emissões de CO₂ para 2030 (rf_{sg, Y} ou rfp_{sg, Y}, em que Y=2030) é de 30 %; e
- b) Para os anos $Y > 2030$, o fator de cálculo (RET_{sg, Y} ou RETp_{sg, Y}) é de 0,7;»;

f) O ponto 38 passa a ter a seguinte redação:

«38) “Emissões de referência de CO₂”, as emissões de referência de CO₂ na aceção do artigo 3.º, ponto 1, do Regulamento (UE) 2019/1242;»;

2) No artigo 2.º, n.º 2, o proémio passa a ter a seguinte redação:

«2. Para efeitos do n.º 1, ponto 3:»;

3) O artigo 7.º-GA é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Os Estados-Membros variam as taxas de utilização da infraestrutura e dos direitos de utilização para veículos pesados nos termos do presente artigo.

Os Estados-Membros aplicam essa variação aos subgrupos de veículos abrangidos pelo Regulamento (UE) 2019/1242 após a publicação das emissões de referência de CO₂ desses subgrupos de veículos, em conformidade com o artigo 11.º, n.º 1, desse regulamento. Essa variação é aplicável a partir de 1 de julho do ano seguinte ao ano dessa publicação, quando a publicação ocorra antes de 1 de julho, ou a partir de 1 de janeiro do segundo ano seguinte ao ano dessa publicação, quando a publicação ocorra em 1 de julho ou após essa data. No entanto, relativamente aos subgrupos de veículos 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD e 10-LH, os Estados-Membros aplicam essa variação o mais tardar a partir de 13 de maio de 2023.

Os Estados-Membros aplicam as emissões de referência de CO₂ ajustadas nos termos do artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2019/1242 a partir de 1 de julho do ano seguinte ao ano de publicação das emissões de referência de CO₂ ajustadas, quando a publicação tenha ocorrido antes de 1 de julho, ou a partir de 1 de janeiro do segundo ano seguinte ao ano dessa publicação, quando a publicação tenha ocorrido em 1 de julho ou após essa data. No entanto, relativamente aos subgrupos de veículos 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD e 10-LH, os Estados-Membros aplicam as emissões de referência de CO₂ ajustadas a partir de 1 de julho de 2026.

Sem prejuízo da redução das taxas prevista no n.º 3 do presente artigo, os Estados-Membros poderão prever reduções das taxas de utilização da infraestrutura ou dos direitos de utilização, ou isenções de obrigação de pagamento de taxas de utilização da infraestrutura ou dos direitos de utilização, a veículos com nível nulo de emissões pertencentes a qualquer grupo de veículos, a partir de 24 de março de 2022 até 30 de junho de 2031. No decurso deste período, e desde que esteja em vigor uma isenção da obrigação de pagar taxas de utilização da infraestrutura ou direitos de utilização para veículos com nível nulo de emissões, os Estados-Membros poderão aplicar aos veículos com nível baixo de emissões uma redução adequada das taxas de utilização da infraestrutura ou dos direitos de utilização, limitada a 75 % em relação à taxa aplicável aos veículos pertencentes à classe 1 de emissões de CO₂ em conformidade com o n.º 2 do presente artigo. A partir de 1 de julho de 2031, as reduções para os veículos com nível nulo de emissões devem limitar-se a 75 % em relação à taxa aplicável a veículos pertencentes à classe 1 de emissões de CO₂. A partir de 1 de julho de 2031, só poderá ser aplicada uma redução das taxas de utilização da infraestrutura ou dos direitos de utilização para os veículos com nível baixo de emissões, caso esteja em vigor uma redução mais elevada das taxas para os veículos com nível nulo de emissões, devendo limitar-se a 50 % em relação à taxa aplicável aos veículos pertencentes à classe 1 de emissões de CO₂.»;

b) Ao n.º 2 são aditados os seguintes parágrafos:

«Os Estados-Membros asseguram que os veículos que tenham sido classificados na classe 1 ou 2 de emissões de CO₂ utilizando uma trajetória de redução das emissões baseada num objetivo de redução das emissões de CO₂ de 43 % para 2030 serão reclassificados utilizando uma trajetória de redução das emissões baseada num objetivo de redução das emissões de CO₂ de 30 % para 2030.

Os Estados-Membros considerarão elegíveis para atribuição a uma dada classe de emissões de CO₂ todos os veículos relativamente aos quais o proprietário possa apresentar provas das emissões de CO₂ num ficheiro de informações ao cliente emitido em conformidade com o artigo 9.º do Regulamento (UE) 2017/2400. Se a data da primeira matrícula de um veículo for anterior à data de início da trajetória de redução das emissões do subgrupo de veículos a que o veículo pertence, aplicam-se os valores do primeiro ano da trajetória de redução das emissões para esse subgrupo.

Os Estados-Membros tratam os veículos de serviço, na aceção do artigo 3.º, ponto 9, do Regulamento (UE) 2019/1242, como veículos pertencentes ao subgrupo correspondente de veículos que não são de serviço.

Os Estados-Membros não podem aplicar taxas reduzidas nos termos da classe 5 de emissões de CO₂ aos veículos com nível nulo de emissões que tenham sido reconvertidos com um motor a combustível que produza energia elétrica ou contribua para a propulsão do veículo. Em vez disso, os Estados-Membros aplicarão as taxas em conformidade com a classe 1 de emissões de CO₂.

Os fabricantes de veículos poderão utilizar a ferramenta de simulação a que se refere o artigo 5.º do Regulamento (UE) 2017/2400 para determinar as emissões de CO₂ de um veículo com duplo combustível, na aceção do artigo 3.º, ponto 21, do Regulamento (UE) 2017/2400, após a sua data de produção, caso a data de produção desse veículo seja anterior a 1 de janeiro de 2024. O fabricante que tencione recorrer a tal opção deverá notificar a Comissão da sua intenção e a Comissão decide se o fabricante poderá ou não utilizar a ferramenta de simulação para os fins previstos no presente parágrafo, comunicando a sua decisão a esse fabricante. Para a atribuição de um veículo a uma dada classe de emissões de CO₂, os Estados-Membros aceitam a simulação apresentada pelos fabricantes como demonstração das emissões de CO₂ de um veículo, desde que o respetivo fabricante envie ao Estado-Membro em causa os resultados dessa simulação diretamente e em formato digital, juntamente com a decisão da Comissão transmitida ao fabricante.»;

- c) É suprimido o n.º 7;

d) É aditado o seguinte número:

«12. Até 30 de junho de 2029, a Comissão avalia as seguintes opções:

- a) Permitir que os Estados-Membros façam variar as taxas de portagem com base nas características dos reboques, tendo em conta as condições específicas dos diferentes Estados-Membros, como a heterogeneidade das frotas de reboques, as diversas tecnologias e equipamentos existentes no mercado e a redução total de energia resultante da utilização de tais tecnologias e equipamentos; e
- b) Determinar as emissões de CO₂ dos veículos a motor e reboques reconvertidos.

A Comissão toma em consideração os possíveis efeitos das opções referidas no primeiro parágrafo do presente número quanto à aplicação e eficácia do Regulamento (UE) 2019/1242. A Comissão toma em devida conta os resultados de quaisquer projetos-piloto nesse domínio e tem em consideração os encargos administrativos, condicionalismos operacionais e parâmetros económicos das tecnologias existentes no mercado, bem como de relação custo-eficácia. Com base nessa avaliação, a Comissão poderá, se for adequado, apresentar uma proposta legislativa de alteração da presente diretiva.»;

4) No artigo 8.º, o n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. No caso do sistema comum de direitos de utilização a que se refere o n.º 1 do presente artigo, a data-limite de aplicação das variações referidas no artigo 7.º-GA, n.º 1, para os subgrupos de veículos 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD e 10-LH é 25 de março de 2025.»;

5) Ao artigo 9.º-B é aditado o seguinte parágrafo:

«A fim de facilitar o intercâmbio de informações relacionadas com os parâmetros de classificação dos veículos, na aceção do artigo 2.º, ponto 17, da Diretiva (UE) 2019/520, e no intuito de trabalhar no sentido do reconhecimento mútuo em todos os Estados-Membros para efeitos de classificação de veículos e aplicação da legislação, a Comissão coordena os trabalhos no âmbito do grupo de peritos a que se refere o artigo 9.º-E, n.º 4, com vista a identificar boas práticas e a promover o seu intercâmbio, bem como a apresentar sugestões para uma abordagem comum.».

Artigo 2.º

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva até 31 de dezembro de 2027. Do facto informam imediatamente a Comissão.

A partir de 1 de janeiro de 2028, os Estados-Membros devem aplicar as medidas necessárias para dar cumprimento:

- a) Ao artigo 1.º, ponto 1, alínea e), da presente diretiva; e
- b) Ao artigo 1.º, ponto 3, alínea b), da presente diretiva, na medida em que essa alínea adita um terceiro parágrafo ao artigo 7.º-GA, n.º 2, da Diretiva 1999/62/CE.

As medidas adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial.

Os Estados-Membros estabelecem o modo como deve ser feita a referência.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais medidas de direito interno que adotarem no domínio regulado pela presente diretiva.

Artigo 3.º

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

Artigo 4.º

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em ..., em

Pelo Parlamento Europeu
A Presidente

Pelo Conselho
O Presidente/A Presidente
