



Conselho da  
União Europeia

Bruxelas, 15 de novembro de 2021  
(OR. en)

---

---

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

---

---

**10542/1/21  
REV 1**

**TRANS 459  
FISC 116  
ENV 484  
CODEC 1046  
PARLNAT 196**

### **ATOS LEGISLATIVOS E OUTROS INSTRUMENTOS**

---

Assunto: Posição do Conselho em primeira leitura com vista a adoção da DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO 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  
- Adotada pelo Conselho em 9 de novembro de 2021

---

**DIRETIVA (UE) 2021/...**  
**DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**de ...**

**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**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu<sup>1</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões<sup>2</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> JO C 81 de 2.3.2018, p. 188.

<sup>2</sup> JO C 176 de 23.5.2018, p. 66.

<sup>3</sup> Posição do Parlamento Europeu de 25 de outubro de 2018 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e posição do Conselho em primeira leitura de 9 de novembro de 2021 (ainda não publicada no Jornal Oficial). Posição do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

Considerando o seguinte:

- (1) Os progressos realizados rumo ao objetivo que a Comissão traçou no seu Livro Branco de 28 de março de 2011, intitulado "Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos", nomeadamente a transição para a plena aplicação dos princípios do "poluidor-pagador" e do "utilizador-pagador", a fim de gerar receitas e garantir o financiamento dos futuros investimentos no setor dos transportes, têm sido lentos, para além de que persistem incoerências na aplicação da tarifação das infraestruturas rodoviárias em toda a União.
- (2) Nesse Livro Branco, a Comissão defendeu que se avançasse "no sentido da internalização obrigatória e completa das externalidades (acrescentando à compensação obrigatória dos custos de desgaste os custos associados ao ruído, à poluição local e ao congestionamento) no transporte rodoviário e ferroviário".
- (3) 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<sub>2,5</sub>), o dióxido de azoto (NO<sub>2</sub>) e o ozono troposférico (O<sub>3</sub>). Em 2018, a exposição prolongada a estes três poluentes causou a morte prematura de, respetivamente, 379 000, 54 000 e 19 400 pessoas na União, segundo estimativas da Agência Europeia do Ambiente de 2020.

- (4) De acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS), o ruído causado pelo tráfego rodoviário é, por si só, 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.
- (5) De acordo com o relatório de 2020 da Agência Europeia do Ambiente sobre a qualidade do ar na Europa, em 2018 o transporte rodoviário foi o setor que provocou mais emissões de NO<sub>x</sub> e o segundo no que respeita à emissão de poluentes de carbono negro.
- (6) Na sua Comunicação de 20 de julho de 2016 intitulada "Uma Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica", a Comissão anunciou que iria propor a alteração da Diretiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>1</sup> para permitir também a cobrança com base na diferenciação relativa ao CO<sub>2</sub>, assim como o alargamento de alguns dos seus princípios aos autocarros urbanos e de turismo e, bem assim, aos veículos ligeiros de passageiros e aos veículos comerciais ligeiros.

---

<sup>1</sup> Diretiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 1999, relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infraestruturas (JO L 187 de 20.7.1999, p. 42).

- (7) Tendo em conta o período de renovação da frota de veículos e a necessidade de o setor dos transportes rodoviários contribuir para o cumprimento das metas da União em matéria de clima e de energia para 2030 e daí em diante, o Regulamento (UE) 2019/1242 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>1</sup> fixou metas de redução das emissões de CO<sub>2</sub> aplicáveis aos veículos pesados novos para 2025 e 2030, respetivamente de 15 % e de 30 % abaixo de uma média estabelecida de emissões de CO<sub>2</sub>.
- (8) A fim de estabelecer um mercado interno do transporte rodoviário com condições de concorrência equitativas, as regras deverão ser aplicadas de modo uniforme. Um dos principais objetivos da presente diretiva consiste em eliminar as distorções da concorrência entre os utentes.
- (9) Não obstante a importância do setor dos transportes rodoviários, todos os veículos pesados têm um impacto significativo nas infraestruturas rodoviárias e contribuem para a poluição atmosférica. Apesar da sua importância económica e social, os veículos ligeiros constituem a origem 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, deverá assegurar-se que os veículos até aqui não abrangidos pelo regime estabelecido na Diretiva 1999/62/CE a respeito das portagens e direitos de utilização sejam incluídos nesse regime. O âmbito de aplicação daquela diretiva deverá, por conseguinte, ser alargado aos veículos pesados não destinados ao transporte de mercadorias e aos veículos ligeiros, incluindo os veículos ligeiros de passageiros.

---

<sup>1</sup> Regulamento (UE) 2019/1242 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> 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).

- (10) Para evitar desvios do tráfego para estradas sem portagem, o que pode ter consequências graves para a segurança rodoviária e para a utilização ideal da rede rodoviária, os Estados-Membros deverão poder cobrar portagens em qualquer troço da sua rede de autoestradas.
- (11) A fim de assegurar uma aplicação coerente e harmonizada do sistema de tarifação das infraestruturas em toda a União e a existência de condições equitativas no mercado do transporte de mercadorias, importa que os diferentes sistemas de cobrança de portagens calculem os custos de forma semelhante. Tendo em conta a possibilidade de os contratos de concessão existentes conterem disposições diferentes das estabelecidas na presente diretiva, os Estados-Membros deverão, a fim de assegurar a viabilidade financeira dos contratos de concessão existentes, poder isentá-los de certas obrigações estabelecidas na presente Diretiva até que esses contratos sejam substancialmente alterados. Os Estados-Membros podem igualmente optar por tornar os contratos de concessão existentes consentâneos com as alterações ao regime regulamentar nacional ou da União ou ainda por avaliar a possibilidade de aplicarem uma taxa de externalidade para o CO<sub>2</sub> e para a poluição atmosférica e/ou descontos relacionados com essas emissões, caso as portagens concessionadas não sejam objeto de variação nos termos da presente diretiva.

- (12) Os direitos de utilização baseados no tempo, pela sua própria natureza, não refletem com exatidão os custos reais da utilização da estrada e, por razões semelhantes, não são eficazes quando se trata de incentivar um sistema de operações mais limpas e mais eficientes, ou de reduzir o congestionamento. No entanto, por forma a garantir a aceitação pelos utilizadores dos futuros modelos de tarifação rodoviária, os Estados-Membros deverão ser autorizados a estabelecer sistemas adequados para a cobrança das taxas como parte integrante de um pacote mais vasto de serviços de mobilidade. Tais sistemas deverão assegurar uma distribuição equitativa dos custos das infraestruturas e devem refletir o princípio do "poluidor-pagador". Os Estados-Membros que adotem um tal sistema deverão assegurar que o mesmo esteja em conformidade com as disposições da Diretiva (UE) 2019/520 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>1</sup>. Devido ao impacto significativo que têm nas infraestruturas rodoviárias e ao seu contributo para a poluição atmosférica, deverá ser dada prioridade a visar os veículos pesados através de sistemas de tarifação exatos. Em especial, a fim de promover operações de transporte mais limpas e mais eficientes, os direitos de utilização baseados no tempo deverão, em princípio, ser gradualmente eliminados na rede transeuropeia de transportes principal, dado que esta representa os nós e as ligações estrategicamente mais importantes da rede transeuropeia de transportes.

---

<sup>1</sup> 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).

À luz das circunstâncias históricas e tendo em conta as dificuldades e os encargos administrativos consideráveis associados à imposição de portagens, os Estados-Membros deverão beneficiar de um período de transição suficientemente longo para poderem introduzir ou manter direitos de utilização baseados no tempo. Findo esse período de transição, os Estados-Membros só deverão ter a possibilidade de aplicar direitos de utilização inteiramente baseados no tempo aos veículos pesados nos troços da sua rede transeuropeia de transportes principal em casos devidamente justificados. Tais casos devidamente justificados deverão limitar-se àqueles em que a aplicação de uma portagem aos veículos pesados implicaria custos administrativos, de investimento e de exploração desproporcionados quando comparados com a previsão das receitas ou benefícios gerados, por exemplo, devido à extensão limitada dos troços rodoviários em causa ou à densidade populacional relativamente baixa ou ao tráfego relativamente baixo, ou caso a aplicação de uma portagem conduzisse ao desvio do tráfego com consequências negativas para a segurança rodoviária ou a saúde pública. Essa possibilidade para os Estados-Membros em casos devidamente justificados é necessária devido a aspetos essenciais de interesse público a ter em conta, como a difícil situação e o isolamento de zonas com baixa densidade populacional, bem como a segurança rodoviária ou a saúde pública. Além disso, a aplicação de direitos de utilização baseados no tempo nos referidos casos devidamente justificados deverá ficar sujeita ao cumprimento de requisitos processuais: a obrigatoriedade de avaliar se é necessário um sistema desse tipo e a obrigatoriedade de notificar a Comissão da sua aplicação. Tal notificação deverá apresentar uma justificação pormenorizada em que sejam expostas as circunstâncias específicas relacionadas com os troços da rede transeuropeia de transportes principal em que são aplicados direitos de utilização baseados no tempo.

- (13) Os Estados-Membros que, à data de entrada em vigor da presente diretiva, apliquem portagens na sua rede transeuropeia de transportes principal ou em parte desta deverão poder estabelecer um sistema combinado de tarifação aplicável a todos os veículos pesados ou a algumas categorias de veículos pesados. No entanto, essa opção só deverá colocar-se na continuidade e como complemento de um sistema de portagens na rede transeuropeia de transportes principal, onde se situam os nós e ligações estrategicamente mais importantes da rede transeuropeia de transportes, ou em parte desta. Esse sistema permitiria aos Estados-Membros prolongar e alargar a aplicação dos princípios do "utilizador-pagador" e do "poluidor-pagador" para além da rede de estradas com portagem, aplicando direitos de utilização nos troços da rede transeuropeia de transportes principal onde não há portagens ou a algumas categorias de veículos pesados, como as que se inserem numa tonelagem específica e que não estão sujeitas a portagens. O sistema combinado de tarifação ajudaria assim os Estados-Membros a realizar mais progressos e a garantir transportes rodoviários mais ecológicos, em especial nos casos em que não exista um sistema de tarifação e em que as portagens não sejam uma opção economicamente viável ou socialmente aceitável. Além disso, a fim de respeitar totalmente os princípios da mobilidade sustentável, o montante máximo desses direitos de utilização deverá variar em função da classe de emissões Euro e da classe de emissões de CO<sub>2</sub> do veículo. Com base em todas essas considerações, é inegável que a aplicação de um sistema deste tipo, em que a abordagem baseada no tempo é combinada com outra baseada na distância, acarretaria muitos benefícios, pelo que a sua aplicação deverá ser igualmente possível após o termo do período de transição para os sistemas inteiramente baseados no tempo. O mais tardar cinco anos após a entrada em vigor da presente diretiva, os Estados-Membros, quando impuserem taxas rodoviárias aos veículos pesados de mercadorias, deverão impor portagens ou direitos de utilização a todos os veículos pesados de mercadorias.

- (14) Quando se pretender reforçar os princípios do "utilizador-pagador" e do "poluidor-pagador" deverá ter-se em conta determinadas características dos Estados-Membros ou dos respetivos sistemas de portagens e de direitos de utilização. Por exemplo, deverá ser possível prever isenções para certos troços rodoviários relativamente a regiões com uma densidade populacional particularmente baixa ou uma rede particularmente extensa de estradas nas quais sejam cobradas portagens ou direitos de utilização.

- (15) Alguns Estados-Membros dispõem de vastas redes de estradas com portagem, que incluem muitas mais autoestradas e estradas do que apenas as que fazem parte da rede transeuropeia de transportes. A aplicação de portagens ou de direitos de utilização a todos os veículos pesados de mercadorias originaria encargos significativamente mais elevados, especialmente para as pequenas e médias empresas artesanais (muitas das quais estão envolvidas em trabalhos de construção, e que normalmente não prestam serviços de transporte). Esses encargos conduziriam, por sua vez, a preços mais elevados, por exemplo, no setor da construção. O aumento dos preços significaria que especialmente os investimentos futuros, como a renovação energética de casas e apartamentos, bem como a modernização das tecnologias empregues na habitação, poderiam ser adiados ou mesmo cancelados. Ademais, as empresas artesanais percorrem longas distâncias em veículos a fim de prestar os seus serviços, e essas viagens não podem ser facilmente realizadas utilizando outros modos de transporte. Além disso, as empresas das regiões rurais, as quais, devido à reduzida densidade populacional e à falta de procura nessas regiões, dependem da sua capacidade de prestar serviços e atividades de construção em áreas metropolitanas, encontram-se numa situação de desvantagem competitiva em comparação com as empresas que operam nas grandes cidades ou nas periferias das áreas metropolitanas. Por conseguinte, os Estados-Membros deverão poder prever determinadas isenções ao pagamento de portagens e direitos de utilização, tais como isenções aplicadas a veículos utilizados para o transporte de materiais, equipamento ou máquinas a utilizar pelo condutor no exercício da sua atividade, ou para a entrega de mercadorias produzidas artesanalmente.

- (16) A possibilidade de utilizar estradas sujeitas a tarifação rodoviária, como autoestradas, túneis ou pontes, em vez de estradas locais com um maior grau de dificuldade, pode ser importante para as pessoas com deficiência. A fim de permitir que as pessoas com deficiência utilizem as estradas sujeitas a tarifação rodoviária sem incorrerem em encargos administrativos adicionais, os Estados-Membros deverão ser autorizados a isentar os veículos das pessoas com deficiência da obrigação de pagar portagens ou direitos de utilização.
- (17) Os Estados-Membros deverão ser encorajados a tomar em consideração os fatores socioeconómicos na aplicação dos modelos de tarifação das infraestruturas rodoviárias aos veículos ligeiros de passageiros. Por exemplo, a tarifação aplicada aos veículos ligeiros de passageiros poderá ser ajustada de modo a evitar uma penalização excessiva dos utentes frequentes.
- (18) É particularmente importante que os Estados-Membros instaurem um sistema de tarifação justo, em especial um 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 tarifação.
- (19) Tal como no caso dos veículos pesados, é importante garantir que, se os Estados-Membros aplicarem quaisquer taxas baseadas no tempo de utilização aos veículos ligeiros, estas sejam proporcionadas, incluindo no caso de períodos de utilização inferiores a um ano. A este respeito, deverá ter-se em conta o facto de os veículos ligeiros terem um padrão de utilização que difere do padrão de utilização dos veículos pesados. O cálculo de taxas proporcionadas baseadas no tempo de utilização poderá basear-se nos dados disponíveis sobre os padrões de viagem.

- (20) 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. Esse método revelou-se mais justo e mais eficiente para ter em conta os impactos negativos no ambiente e na saúde da poluição atmosférica e sonora gerada pelos veículos pesados, e garantiria que esses veículos pesados contribuam de forma justa para o cumprimento das normas de qualidade do ar para a Europa, estabelecidas pela Diretiva 2008/50/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>1</sup>, assim como de quaisquer limites ou metas aplicáveis em matéria de ruído. A aplicação de tais taxas deverá, pois, ser facilitada. As taxas de externalidade deverão ser aplicadas de forma mais sistemática. De modo a contribuir para a plena observância do princípio do "poluidor-pagador", os Estados-Membros deverão aplicar uma taxa de externalidade aos veículos pesados, pelo menos no que diz respeito à poluição atmosférica, nas redes sujeitas a taxa de utilização da infraestrutura.
- (21) Para o efeito, a taxa média ponderada máxima de externalidade deverá ser substituída por valores de referência facilmente aplicáveis e atualizados em função da inflação, dos progressos científicos alcançados na estimativa das externalidades dos transportes rodoviários e da evolução da composição das frotas.

---

<sup>1</sup> Diretiva 2008/50/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de maio de 2008, relativa à qualidade do ar ambiente e a um ar mais limpo na Europa (JO L 152 de 11.6.2008, p. 1).

- (22) Variar as taxas de utilização da infraestrutura em função da classe de emissões Euro contribuiu para a utilização de veículos menos poluentes. Contudo, com a renovação das frotas de veículos, é de esperar que a variação de taxas assente nessa base na rede interurbana se venha a tornar menos eficaz a médio prazo. Por conseguinte, os Estados-Membros deverão ser autorizados a pôr termo à variação das portagens assente nessa base.
- (23) Paralelamente, uma vez que a percentagem de emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados está a aumentar, deverá ser introduzida uma variação das taxas de utilização das infraestruturas e dos direitos de utilização em função da classe de emissões de CO<sub>2</sub>, que seja capaz de contribuir para melhorias nesse domínio. No caso de sistemas comuns de direitos de utilização, que poderão contribuir para uma maior harmonização, a aplicação da variação é mais complexa, nomeadamente devido às condições a cumprir por esses sistemas comuns. Uma vez que os Estados-Membros participantes têm de chegar a acordo sobre a distribuição das receitas provenientes dos direitos de utilização, cujos níveis são limitados pelas disposições introduzidas pela presente diretiva, e alterar acordos internacionais, justifica-se nesse caso específico prever um período adicional para a aplicação da variação em função das emissões de CO<sub>2</sub>. Em todo o caso, a variação deverá ser concebida de forma coerente com o Regulamento (UE) 2019/1242.

- (24) Até que a problemática das emissões de CO<sub>2</sub> seja abordada através de instrumentos mais adequados, tais como impostos harmonizados sobre os combustíveis que incluam uma componente dedicada ao carbono, ou até que o transporte rodoviário seja abrangido por um regime de comércio de licenças de emissão, os Estados-Membros também deverão ser autorizados a aplicar uma taxa de externalidade que reflita o custo das emissões de CO<sub>2</sub>. Sempre que se justifique cientificamente, os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de aplicar às emissões de CO<sub>2</sub> taxas de externalidade superiores aos valores de referência especificados na presente diretiva.
- (25) A fim de promover uma mudança no sentido de uma frota de veículos pesados menos poluentes, a variação das taxas de utilização das infraestruturas e dos direitos de utilização em função das suas emissões de CO<sub>2</sub> deverá ser obrigatória, exceto nos casos em que seja aplicada uma taxa de externalidade para as emissões de CO<sub>2</sub>.
- (26) A fim de recompensar os veículos pesados com melhor desempenho, os Estados-Membros deverão ser autorizados a aplicar o nível mais elevado de redução das taxas aos veículos que funcionam sem emissões pelo tubo de escape. A fim de promover ainda mais a utilização de veículos com nível nulo de emissões, os Estados-Membros deverão ser autorizados a isentá-los temporariamente das taxas rodoviárias. Pelos mesmos motivos e a fim de assegurar que a percentagem de veículos que beneficiam de redução das portagens se mantém estável ao longo dos anos, garantindo a segurança de planeamento a longo prazo para os Estados-Membros em termos de receitas das portagens, os novos veículos deverão ser afetados a classes de emissões de CO<sub>2</sub> com base no seu desempenho em relação à trajetória linear de redução das emissões entre 2021 e 2030, tal como definida no Regulamento (UE) 2019/1242.

- (27) Por forma a assegurar a eficácia e a coerência da variação das taxas em função das emissões de CO<sub>2</sub> e da taxa de externalidade para as emissões de CO<sub>2</sub>, ambas destinadas a desbloquear a utilização de veículos com nível baixo e nulo de emissões, bem como a assegurar a coerência da aplicação da Diretiva 1999/62/CE com qualquer outro instrumento de tarifação do carbono relacionado com o transporte rodoviário que possa vir a ser adotado, a Comissão deverá avaliar a eficácia e a necessidade das referidas taxas em tempo útil. Com base nessa avaliação, a Comissão deverá, sempre que adequado, propor a alteração das disposições relativas à variação das taxas em função das emissões de CO<sub>2</sub> e das taxas de externalidade por emissões de CO<sub>2</sub>, a fim de evitar a dupla imposição de taxas por meio de diferentes instrumentos de tarifação do carbono. Embora a futura medida deva garantir a segurança jurídica e a aplicação coerente das diferentes regras, a presente diretiva deverá clarificar que os Estados-Membros não deverão ser obrigados a aplicar o sistema de variação em função do CO<sub>2</sub> previsto na presente diretiva para lá da data de aplicação de outro instrumento de tarifação do carbono aplicável ao transporte rodoviário, que possa vir a ser adotado ao nível da União, por exemplo com base na proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2003/87/CE, a Decisão (UE) 2015/1814 e o Regulamento (UE) 2015/757 [COM(2021) 551 final]. Caso seja entretanto adotado outro instrumento de tarifação do carbono aplicável ao transporte rodoviário, o nível das taxas de externalidade para as emissões de CO<sub>2</sub> deverá limitar-se ao necessário para internalizar tais externalidades e a Comissão deverá ficar habilitada a ajustar, através de atos delegados, os valores de referência estabelecidos no anexo III-C.

- (28) Tendo em vista contribuir para a preservação do património automotor da União, os Estados-Membros deverão 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.
- (29) Atualmente, o Regulamento (UE) 2019/1242 não define as trajetórias de redução das emissões para os grupos de veículos pesados não abrangidos pelo artigo 2.º, n.º 1, alíneas a) a d), desse regulamento. À luz do seu artigo 15.º, é possível que esse regulamento seja alterado no futuro e que sejam definidas trajetórias de redução das emissões para os referidos grupos de veículos. Se essa alteração vier a ser adotada, a variação das taxas de utilização das infraestruturas e dos direitos de utilização dos veículos pesados em conformidade com as classes 2 e 3 de emissões de CO<sub>2</sub> deverá aplicar-se também a esses grupos de veículos. Se essa alteração não vier a ser adotada, a variação para esse grupo de veículos só deverá ser efetuada para as classes 1, 4 e 5 de emissões de CO<sub>2</sub>.
- (30) A Comissão deverá, caso se justifique, considerar a possibilidade de propor uma alteração da Diretiva 1999/62/CE que introduza as classes 2 e 3 de emissões de CO<sub>2</sub> para todos os veículos pesados em conformidade com os princípios aplicados aos veículos pesados atualmente regulados pelo Regulamento (UE) 2019/1242 no que diz respeito às suas emissões de CO<sub>2</sub>, se o âmbito de aplicação desse regulamento for alargado a outros veículos pesados.

- (31) A presente diretiva deverá promover a redução das emissões de CO<sub>2</sub> através de melhorias técnicas nos conjuntos de veículos a motor pesados de mercadorias e seus reboques e semirreboques. Por conseguinte, a presente diretiva prevê uma redução das taxas rodoviárias dos veículos a motor pesados de mercadorias com baixas emissões de CO<sub>2</sub>. Com vista a assegurar a plena coerência regulamentar, assim que estiverem disponíveis valores legalmente certificados sobre o efeito dos reboques e semirreboques nas emissões de CO<sub>2</sub> de conjuntos de veículos pesados de mercadorias, a Comissão deverá, se adequado, apresentar uma proposta legislativa de alteração da Diretiva 1999/62/CE para incluir esses valores certificados aquando da determinação da redução das taxas rodoviárias prevista na presente diretiva.
- (32) A fim de continuar a promover a renovação da frota e evitar a distorção do mercado de veículos pesados de segunda mão, a classificação dos veículos pertencentes às classes 2 e 3 de emissões de CO<sub>2</sub> deverá ser reavaliada de seis em seis anos a partir da data da primeira matrícula dos veículos. A fim de minimizar os encargos administrativos, a validade dos direitos de utilização que sejam válidos antes da data de reclassificação não deverá ser afetada.
- (33) No que diz respeito à entrada em vigor da reclassificação nos sistemas de direitos de utilização, a escolha de um modelo adequado depende de considerações específicas relativas às consequências administrativas dessa reclassificação e aos seus efeitos nas receitas. Por conseguinte, a decisão sobre a forma de aplicar a reclassificação nos sistemas de direitos de utilização deverá ser deixada ao critério dos Estados-Membros (ou, no caso de sistemas comuns, ao grupo de Estados-Membros em causa).

- (34) A fim de assegurar uma aplicação coerente da variação das portagens em função das emissões de CO<sub>2</sub>, é necessário alterar a Diretiva 1999/37/CE do Conselho<sup>1</sup> de modo a exigir que as emissões específicas de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados, sempre que constem do certificado de conformidade, sejam indicadas no seu certificado de matrícula. Se o Regulamento (UE) 2019/1242 for alterado de uma forma que afete a contabilização das emissões de CO<sub>2</sub> resultantes da utilização de combustíveis hipocarbónicos, poderá justificar-se que a Comissão avalie a necessidade de reforçar a coerência entre a presente diretiva e essas alterações. É importante assegurar que o equipamento de bordo utilizado no âmbito de um serviço de portagem contenha os dados relativos às emissões de CO<sub>2</sub> e à classe de emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados, e que esses dados estejam disponíveis para o intercâmbio de informações entre os Estados-Membros, tal como previsto na Diretiva (UE) 2019/520.

---

<sup>1</sup> Diretiva 1999/37/CE do Conselho, de 29 de abril de 1999, relativa aos documentos de matrícula de veículos (JO L 138 de 1.6.1999, p. 57).

(35) Os veículos ligeiros geram dois terços dos impactos negativos dos transportes rodoviários no ambiente e na saúde. Por conseguinte, é importante promover a utilização dos veículos menos poluentes e mais eficientes em termos de consumo de combustível através da diferenciação de taxas rodoviárias em função das suas emissões específicas de CO<sub>2</sub> e das suas emissões de poluentes determinadas nos termos do Regulamento (UE) 2017/1151<sup>1</sup> da Comissão e no que respeita ao Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>2</sup>. A fim de promover a utilização dos veículos menos poluentes e mais eficientes, os Estados-Membros deverão ser autorizados a aplicar portagens e direitos de utilização significativamente reduzidos a esses veículos. Os Estados-Membros deverão ser autorizados a ter em conta a melhoria do desempenho ambiental do veículo associada à sua conversão para a utilização de combustíveis alternativos. Ao fazê-lo, os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de excluir os combustíveis produzidos a partir de matérias-primas com um elevado risco de alteração indireta do uso do solo relativamente às quais se observa uma expansão significativa da superfície de produção para terrenos com elevado teor de carbono. Por meio de uma subscrição permanente, ou de qualquer outro mecanismo aprovado pelo operador do sistema de portagem, deverá dar-se aos utilizadores a possibilidade de beneficiarem da variação das portagens ou dos direitos de utilização correspondente ao melhor desempenho ambiental do veículo após a conversão.

---

<sup>1</sup> Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão, de 1 de junho de 2017, que completa o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos, que altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão e o Regulamento (UE) n.º 1230/2012 da Comissão, e revoga o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão (JO L 175 de 7.7.2017, p. 1).

<sup>2</sup> Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011 (JO L 111 de 25.4.2019, p. 13).

- (36) A fim de não penalizar o desenvolvimento e a utilização de veículos ligeiros com nível nulo de emissões em razão do peso adicional decorrente da tecnologia com nível nulo de emissões, os Estados-Membros deverão ser autorizados a aplicar taxas reduzidas ou isenções relativamente a tais veículos.
- (37) 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 desse custo pode ser atribuída ao congestionamento interurbano. Deverá, portanto, ser permitida uma taxa de congestionamento específica, sob condição de ser aplicada tanto a categorias de veículos pesados como ligeiros. Tendo em conta o potencial contributo dos meios de transporte coletivos, a saber, miniautocarros e autocarros e camionetas, para a redução do congestionamento, os Estados-Membros podem isentá-los do pagamento dessa taxa de congestionamento. A fim de ser eficaz e proporcionada, a taxa deverá ser calculada com base nos custos marginais do congestionamento e ser feita variar em função da localização, do tempo e da categoria de veículo.
- (38) 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 exigir que os Estados-Membros comuniquem de forma apropriada qual a utilização dada a essas receitas. Tal deve, nomeadamente, ajudar a identificar possíveis lacunas de financiamento e aumentar a aceitação, por parte do público, da tarifação rodoviária. Por razões de transparência, seria conveniente que os Estados-Membros divulgassem aos utentes das estradas determinadas informações sobre as portagens e os direitos de utilização cobrados no seu território, como, por exemplo, informações relativas à utilização das receitas geradas pela aplicação da Diretiva 1999/62/CE, à variação das taxas de utilização da infraestrutura, às taxas de externalidade e ao total das receitas provenientes das taxas de congestionamento por categoria de veículo.

- (39) As taxas de congestionamento deverão refletir, de maneira proporcionada, os custos reais impostos por cada veículo diretamente aos demais utentes da estrada e indiretamente à sociedade em geral. De modo a evitar que entrem desproporcionadamente a livre circulação de pessoas e bens, deverão limitar-se a montantes específicos que reflitam os custos sociais marginais do congestionamento em condições próximas da capacidade, ou seja, sempre que o volume de tráfego se aproxima da capacidade da infraestrutura. Pela mesma razão, não deverá ser aplicada nenhuma taxa de congestionamento combinada com uma taxa de utilização da infraestrutura que varie em função da hora do dia, do tipo de dia ou da estação do ano para efeitos de redução do congestionamento. A fim de maximizar o efeito positivo das taxas de congestionamento, as receitas correspondentes deverão ser atribuídas aos projetos que visem resolver as causas do congestionamento.
- (40) Tendo em conta a possibilidade de os contratos de concessão existentes conterem disposições diferentes das estabelecidas na presente diretiva, e a fim de assegurar a sua viabilidade financeira, convém exigir que os contratos de concessão existentes respeitem o requisito de variar a taxa de utilização da infraestrutura apenas quando forem substancialmente alterados.

- (41) As majorações aditadas à taxa de utilização da infraestrutura podem também constituir um contributo útil para resolver problemas relacionados com danos ambientais ou de congestionamento significativos causados pela utilização de certas estradas, não apenas em regiões montanhosas. A atual restrição, que limita o uso das majorações a essas regiões, deverá, por conseguinte, ser suprimida. No caso de dois ou mais Estados-Membros aplicarem majorações mais elevadas no mesmo corredor, é necessário ter em conta que tais majorações poderão ter efeitos negativos noutros Estados-Membros do mesmo corredor. Além disso, a fim de evitar a dupla taxação dos utilizadores, as majorações deverão ser excluídas dos troços rodoviários em que seja aplicada uma taxa de congestionamento. Para o efeito, e a fim de evitar efeitos adversos no desenvolvimento económico das regiões periféricas e de assegurar condições uniformes para a execução da presente diretiva, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão, para rejeitar ou requerer alterações aos planos submetidos pelos Estados-Membros para acrescentar uma majoração à taxa de utilização da infraestrutura cobrada em determinados troços rodoviários regularmente congestionados ou cuja utilização por veículos causa danos ambientais significativos. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (42) A fim de assegurar condições uniformes para a execução da presente diretiva, a Comissão deverá adotar atos de execução para especificar as emissões de CO<sub>2</sub> de referência para os subgrupos de veículos pesados não abrangidos pelo artigo 2.º, n.º 1, alíneas a) a d), do Regulamento (UE) 2019/1242. A Comissão deverá reproduzir os dados pertinentes para esses grupos de veículos publicados no relatório a que se refere o artigo 10.º do Regulamento (UE) 2018/956 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>1</sup>. Tendo em conta o caráter limitado das competências de execução atribuídas à Comissão, não é necessário prever disposições de controlo por um comité composto por representantes dos Estados-Membros antes da sua adoção.
- (43) No caso de um Estado-Membro introduzir um modelo de tarifação rodoviária, as compensações concedidas podem, em determinados casos, resultar na discriminação dos utentes não residentes. A possibilidade de conceder uma compensação deverá, portanto, ser limitada aos casos das portagens e deixar de estar disponível no caso dos direitos de utilização.
- (44) Para que seja possível explorar potenciais sinergias entre os atuais sistemas de tarifação rodoviária e reduzir os custos de exploração, a Comissão deverá ser plenamente envolvida na cooperação entre os Estados-Membros que tencionem introduzir modelos de tarifação rodoviária comuns.

---

<sup>1</sup> Regulamento (UE) 2018/956 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de junho de 2018, relativo à monitorização e comunicação das emissões de CO<sub>2</sub> e do consumo de combustível dos veículos pesados novos (JO L 173 de 9.7.2018, p. 1).

- (45) Importa permitir que os Estados-Membros financiem a construção, o funcionamento, a manutenção e o desenvolvimento de instalações destinadas ao fornecimento de energia ou combustível a veículos com nível baixo e nulo de emissões, com vista a facilitar a eletrificação das vias rodoviárias. Em especial, sempre que algum Estado-Membro pretenda financiar essas instalações elétricas de modo independente do financiamento das infraestruturas rodoviárias, a presente diretiva não deverá impedi-lo de cobrar taxas pela utilização dessas instalações.
- (46) Atendendo a que o objetivo da presente diretiva, a saber, assegurar que as taxas nacionais impostas aos veículos pela utilização de certas infraestruturas sejam aplicadas num quadro coerente que garanta a igualdade de tratamento em toda a União, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros mas pode, devido à natureza transnacional do transporte rodoviário e dos problemas que a presente diretiva se destina a resolver, ser mais bem alcançado 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 alcançar esse objetivo.
- (47) É necessário garantir que as taxas de externalidade continuem a refletir o custo da poluição atmosférica, da poluição sonora e das alterações climáticas geradas pelos veículos pesados de forma tão correta quanto possível, sem tornar o regime de tarifação excessivamente complexo, a fim de promover a utilização dos veículos mais eficientes em termos de consumo de combustível e de manter os incentivos eficazes e a atualizada variação de taxas rodoviárias.

- (48) Por conseguinte, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) deverá ser delegado na Comissão para adaptar os valores de referência da taxa de externalidade estabelecidos nos anexos III-B e III-C da Diretiva 1999/62/CE ao progresso científico e técnico. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor<sup>1</sup>. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação 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 respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.
- (49) Por conseguinte, as Diretivas 1999/62/CE, 1999/37/CE e (UE) 2019/520 deverão ser alteradas em conformidade,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

---

<sup>1</sup> JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

*Artigo 1.º*  
*Alteração da Diretiva 1999/62/CE*

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

1) O título passa a ter a seguinte redação:

"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";

2) Os artigos 1.º e 2.º passam a ter a seguinte redação:

*"Artigo 1.º*

1. A presente diretiva é aplicável:

- a) Aos impostos sobre veículos pesados de mercadorias;
- b) Às portagens e aos direitos de utilização aplicados aos veículos.

2. A presente diretiva não é aplicável aos veículos utilizados exclusivamente nos territórios não europeus dos Estados-Membros.

3. A presente diretiva não é aplicável aos veículos matriculados nas ilhas Canárias, em Ceuta e Melilha, nos Açores ou na Madeira, e que efetuem transportes exclusivamente nesses territórios ou entre esses territórios e o território continental de Espanha ou de Portugal, respetivamente.

*Artigo 2.º*

1. Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:
  - 1) "Rede rodoviária transeuropeia", a infraestrutura de transporte rodoviário referida no capítulo II, secção 3, do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho\*, tal como ilustrada nos mapas constantes do anexo I do referido regulamento;
  - 2) "Rede transeuropeia de transportes principal", a infraestrutura de transporte identificada nos termos do capítulo III do Regulamento (UE) n.º 1315/2013;
  - 3) "Custos de construção", os custos relacionados com a construção, incluindo, se for caso disso, os custos de financiamento de algum dos seguintes elementos:
    - a) Novas infraestruturas ou novas melhorias introduzidas nas infraestruturas, incluindo reparações estruturais significativas;

- b) Infraestruturas ou melhorias introduzidas nas infraestruturas, incluindo reparações estruturais significativas, que tenham sido concluídas, no máximo, 30 anos antes de 10 de junho de 2008, no caso de em 10 de junho de 2008 se encontrar já em vigor um sistema de cobrança de portagens, ou, no máximo, 30 anos antes da instituição de quaisquer novos sistemas de cobrança de portagens introduzidos após 10 de junho de 2008; ou
- c) Infraestruturas ou melhorias introduzidas nas infraestruturas concluídas antes das datas referidas na alínea b), caso:
  - i) o Estado-Membro tenha criado um sistema de cobrança prevendo a amortização desses custos através de um contrato com um operador do sistema de cobrança de portagens, ou outro ato jurídico de efeito equivalente, que entre em vigor antes de 10 de Junho de 2008, ou
  - ii) o Estado-Membro possa demonstrar que a construção da infraestrutura em causa depende do facto de o seu período de vida predefinido ser superior a 30 anos;
- 4) "Custos de financiamento", os juros sobre os empréstimos contraídos e a remuneração do financiamento da aquisição de participações por acionistas;
- 5) "Reparações estruturais significativas", as reparações estruturais, com exclusão das reparações que já não tenham atualmente qualquer vantagem para os utentes da rede rodoviária, por exemplo quando as obras de reparação tenham sido substituídas por novas obras de renovação das camadas de desgaste ou outras obras de construção;

- 6) "Autoestrada", uma estrada especialmente concebida e construída para a circulação automóvel, que não serve os terrenos adjacentes e que preenche os seguintes critérios:
- a) Exceto em certos locais ou a título temporário, dispõe, para os dois sentidos de circulação, de faixas de rodagem distintas separadas por uma faixa central não destinada à circulação ou, excecionalmente, por outro meio;
  - b) Não tem cruzamentos ao mesmo nível com estradas, vias de caminho-de-ferro, trilhos de elétricos ou caminhos destinados à circulação de velocípedes ou peões; e
  - c) Está especificamente sinalizada como autoestrada;
- 7) "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 das infraestruturas, e que consiste numa ou mais das seguintes taxas:
- a) Uma taxa de utilização da infraestrutura;
  - b) Uma taxa de congestionamento; ou
  - c) Uma taxa de externalidade;

- 8) "Taxa de utilização da infraestrutura", uma taxa destinada a recuperar os custos de construção, manutenção, exploração e desenvolvimento da infraestrutura suportados por um Estado-Membro;
- 9) "Taxa de externalidade", uma taxa cobrada a fim de recuperar os custos relacionados com um ou mais dos seguintes:
  - a) Poluição atmosférica originada pelo tráfego;
  - b) Poluição sonora originada pelo tráfego; ou
  - c) Emissões de CO<sub>2</sub> originadas pelo tráfego;
- 10) "Custo da poluição atmosférica originada pelo tráfego", o custo dos danos para a saúde humana e para o meio ambiente causados pela libertação de partículas e de precursores do ozono, como NO<sub>x</sub> e os compostos orgânicos voláteis, durante a condução de um veículo;
- 11) "Custo da poluição sonora originada pelo tráfego", o custo dos danos para a saúde humana e para o meio ambiente causados pelo ruído emitido por um veículo ou resultante da interação do veículo com a superfície da estrada;
- 12) "Custo das emissões de CO<sub>2</sub> originadas pelo tráfego", o custo dos danos causados pela libertação de CO<sub>2</sub> durante a condução de um veículo;

- 13) "Congestionamento", uma situação em que o volume de tráfego se aproxima da capacidade da infraestrutura ou a ultrapassa;
- 14) "Taxa de congestionamento", uma taxa que incide sobre os veículos a fim de recuperar os custos do congestionamento incorridos num Estado-Membro e de o reduzir;
- 15) "Taxa média ponderada de utilização da infraestrutura", a receita total proveniente da cobrança da taxa de utilização da infraestrutura num determinado período, dividida pelo número de quilómetros percorridos pelos veículos pesados, durante esse período, nos troços em que essa taxa é aplicada;
- 16) "Direito de utilização", um determinado montante cujo pagamento confere o direito à utilização, por um veículo, das infraestruturas referidas no artigo 7.º, n.ºs 1 e 2, durante um dado período;
- 17) "Veículo", um veículo a motor, equipado com quatro ou mais rodas, ou um conjunto articulado de veículos, utilizado ou destinado a ser utilizado no transporte rodoviário de passageiros ou de mercadorias;
- 18) "Veículo pesado", um veículo com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível superior a 3,5 toneladas;

- 19) "Veículo pesado de mercadorias", um veículo pesado destinado ao transporte de mercadorias;
- 20) "Autocarro", um veículo pesado destinado ao transporte de mais de oito passageiros, além do condutor;
- 21) "Veículo ligeiro", um veículo com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível não superior a 3,5 toneladas;
- 22) "Veículo ligeiro de passageiros", um veículo ligeiro de quatro rodas destinado ao transporte de, no máximo, oito passageiros, além do condutor;
- 23) "Veículo de interesse histórico", um "veículo de interesse histórico" na aceção do artigo 3.º, ponto 7, da Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho\*\*;
- 24) "Miniautocarro", um veículo ligeiro destinado ao transporte de mais de oito passageiros, além do condutor;
- 25) "Autocaravana", um veículo com um espaço habitável que contenha bancos e uma mesa, um espaço para dormir separado ou que possa ser convertido a partir dos bancos, equipamentos de cozinha e espaços de arrumação;

- 26) "Veículo comercial ligeiro", um veículo ligeiro destinado ao transporte de mercadorias;
- 27) "Furgão", um veículo ligeiro tal como definido anexo I, parte C, ponto 4.2, do Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>\*\*\*</sup>;
- 28) "Emissões de CO<sub>2</sub>" de veículos pesados, as emissões de CO<sub>2</sub> específicas destes veículos previstas no ponto 2.3 do respetivo ficheiro de informações ao cliente, tal como definido no anexo IV, parte II, do Regulamento (UE) 2017/2400 da Comissão<sup>\*\*\*\*</sup>;
- 29) "Veículo com nível nulo de emissões":
- a) Um "veículo pesado com nível nulo de emissões", na aceção do artigo 3.º, ponto 11, do Regulamento (UE) 2019/1242 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>\*\*\*\*\*</sup>; ou
  - b) Qualquer veículo ligeiro de passageiros, um miniautocarro ou um veículo comercial ligeiro sem motor de combustão interna;
- 30) "Veículo pesado com nível baixo de emissões":
- a) Um "veículo pesado com nível baixo de emissões" na aceção do artigo 3.º, ponto 12, do Regulamento (UE) 2019/1242; ou

- b) Um veículo pesado não abrangido pelo âmbito de aplicação do artigo 2.º, n.º 1, alíneas a) a d), do Regulamento (UE) 2019/1242 com emissões de CO2 inferiores a 50 % das emissões de referência de CO2 do seu grupo de veículos, com exceção de um veículo com nível nulo de emissões;
- 31) "Transportador", uma empresa dedicada ao transporte rodoviário de mercadorias ou passageiros;
- 32) "Veículo da classe de emissões 'Euro 0', 'Euro I', 'Euro II', 'Euro III', 'Euro IV', 'Euro V', 'VEA', e 'Euro VI'", um veículo pesado que cumpre os limites de emissões estabelecidos no anexo 0;
- 33) "Categoria de veículo pesado", uma categoria na qual um veículo pesado é classificado segundo o número de eixos, as dimensões ou a massa, ou qualquer outro fator de classificação dos veículos consoante os danos causados às estradas, designadamente o sistema de classificação por danos causados às estradas estabelecido no anexo IV, desde que o sistema de classificação utilizado se baseie nas características dos veículos que figuram na documentação do veículo utilizada em todos os Estados-Membros ou que são claramente visíveis;
- 34) "Subgrupo de veículos", um "subgrupo de veículos" na aceção do artigo 3.º, ponto 8, do Regulamento (UE) 2019/1242;
- 35) "Grupo de veículos", um grupo de veículos enumerado no anexo I, quadro 1, do Regulamento (UE) 2017/2400;

- 36) "Período de referência do ano Y", um "período de referência do ano Y" na aceção do artigo 3.º, ponto 3, do Regulamento (UE) 2019/1242;
- 37) "Trajetória de redução das emissões", para o período de referência de um ano (Y) e para o subgrupo de veículos (sg), a saber,  $ET_{Y,sg}$ : o produto do coeficiente de redução das emissões anuais de CO<sub>2</sub> ( $R-ET_Y$ ) multiplicado pelas emissões de referência de CO<sub>2</sub> ( $rCO_{2sg}$ ) do subgrupo (sg), a saber,  $ET_{Y,sg} = R-ET_Y \times rCO_{2sg}$ ; para os anos  $Y \leq 2030$ , o  $R-ET_Y$  e o  $rCO_{2sg}$  são ambos determinados nos termos do anexo I, ponto 5.1, do Regulamento (UE) 2019/1242; para os anos  $Y > 2030$ , o  $R-ET_Y$  é 0,70; o  $rCO_{2sg}$  aplica-se conforme ajustado por atos delegados adotados nos termos do artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2019/1242 para os períodos de referência que têm início após as correspondentes datas de aplicação desses atos delegados;
- 38) "Emissões de referência de CO<sub>2</sub> de um grupo de veículos":
- a) No caso dos veículos abrangidos pelo Regulamento (UE) 2019/1242, o valor calculado de acordo com a fórmula constante do anexo I, ponto 3, desse regulamento;

- b) No caso dos veículos não abrangidos pelo Regulamento (UE) 2019/1242, o valor médio de todas as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos desse grupo, comunicado nos termos do Regulamento (UE) 2018/956 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>\*\*\*\*\*</sup> para o primeiro período de referência que tenha início após a data em que a matrícula, a venda ou a entrada em circulação de veículos desse grupo de veículos que não cumpram as obrigações a que se refere o artigo 9.º do Regulamento (UE) 2017/2400 sejam proibidas nos termos do artigo 24.º do Regulamento (UE) 2017/2400;
- 39) "Contrato de concessão", uma "concessão de obras" ou uma "concessão de serviços", na aceção do artigo 5.º, ponto 1, alíneas a) ou b), da Diretiva 2014/23/UE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>\*\*\*\*\*</sup>;
- 40) "Portagem concessionada", uma portagem cobrada por um concessionário ao abrigo de um contrato de concessão;
- 41) "Sistema de portagem ou de tarifação substancialmente alterado", um sistema de portagem ou de tarifação, em que a alteração das taxas é suscetível de implicar um aumento das receitas em mais 10 % em comparação com o exercício financeiro anterior, excluindo o efeito do aumento de tráfego e após correção em função da inflação medida com base na variação do Índice Harmonizado de Preços no Consumidor (IHPC) à escala da União, com exclusão dos preços da energia e dos alimentos não transformados, publicado pela Comissão (Eurostat).

2. Para efeitos do n.º 1, ponto 2:
- a) Em qualquer caso, a fração dos custos de construção a ter em conta não pode exceder a fração da duração do período de vida predefinido atual dos componentes da infraestrutura ainda não amortizados em 10 de junho de 2008 ou à data em que é introduzido o novo sistema de portagem, se esta for posterior;
  - 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, a introduzir soluções tecnológicas inovadoras ou a melhorar a segurança rodoviária, bem como os pagamentos efetivamente executados pelo operador da infraestrutura que correspondam a elementos ambientais objetivos, como a proteção contra a contaminação do solo.
3. Sem prejuízo do artigo 7.º-DA, n.º 3, os Estados-Membros podem equiparar uma autocaravana a um autocarro ou camioneta ou a um veículo ligeiro de passageiros.

---

\* Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE (JO L 348 de 20.12.2013, p. 1.).

\*\* 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 dos seus reboques e que revoga a Diretiva 2009/40/CE (JO L 127 de 29.4.2014, p. 51).

- \*\*\* Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 e revoga a Diretiva 2007/46/CE (JO L 151 de 14.6.2018, p. 1).
- \*\*\*\* 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 CO<sub>2</sub> 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 do Conselho e da Comissão (JO L 349 de 29.12.2017, p. 1).
- \*\*\*\*\* Regulamento (UE) 2019/1242 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> 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 (OJ L 198 de 25.7.2019, p. 202).
- \*\*\*\*\* Regulamento (UE) 2018/956 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de junho de 2018, relativo à monitorização e comunicação das emissões de CO<sub>2</sub> e do consumo de combustível dos veículos pesados novos (JO L 173 de 9.7.2018, p. 1).
- \*\*\*\*\* 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).";

3) Os artigos 7.º e 7.º-A passam a ter a seguinte redação:

*"Artigo 7.º*

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 9.º, n.º 1-A, os Estados-Membros podem manter ou introduzir portagens e direitos de utilização na rede rodoviária transeuropeia ou em determinados troços dessa rede, bem como em qualquer outro troço da sua rede de autoestradas que não faça parte da rede rodoviária transeuropeia, nas condições estabelecidas nos n.ºs 4 a 14 do presente artigo e nos artigos 7.º-A a 7.º-K.
2. O n.º 1 aplica-se sem prejuízo do direito de os Estados-Membros aplicarem, nos termos do TFUE, portagens e direitos de utilização noutras infraestruturas, desde que a sua imposição nessas infraestruturas não discrimine negativamente o tráfego internacional nem dela resultem distorções de concorrência entre operadores. As portagens e os direitos de utilização impostos às infraestruturas que não as inseridas na rede rodoviária transeuropeia ou as autoestradas devem preencher as condições estabelecidas nos n.ºs 4 e 5 do presente artigo, no artigo 7.º-A, e no artigo 7.º-J, n.ºs 1, 2 e 4.

3. Sem prejuízo de outras disposições da presente diretiva, as portagens e os direitos de utilização aplicáveis às diferentes categorias de veículos, como veículos pesados, veículos pesados de mercadorias, autocarros e camionetas, veículos ligeiros, veículos comerciais ligeiros, miniautocarros e veículos ligeiros de passageiros, podem ser introduzidos ou mantidos independentemente uns dos outros. No entanto, sempre que os Estados-Membros apliquem imposições aos veículos ligeiros de passageiros, devem igualmente aplicá-las aos veículos comerciais ligeiros.
4. Os Estados-Membros não podem aplicar simultaneamente portagens e direitos de utilização a uma dada categoria de veículos pela utilização de um mesmo troço rodoviário. No entanto, os Estados-Membros que apliquem direitos de utilização na sua rede rodoviária podem cobrar também portagens pela utilização de pontes, túneis e passagens de montanha.

Os Estados-Membros podem decidir não aplicar o artigo 7.º-CA, n.º 3, o artigo 7.º-GA, n.º 1, e o artigo 7.º-GA, n.º 2, às portagens cobradas pela utilização de pontes, túneis e passagens de montanha em que se verifique pelo menos uma das seguintes condições:

- a) A aplicação do artigo 7.º-CA, n.º 3, do artigo 7.º-GA, n.º 1, e do artigo 7.º-GB, n.º 2, não é tecnicamente viável para introduzir essa diferenciação no sistema de portagens em causa;
- b) A aplicação do artigo 7.º-CA, n.º 3, do artigo 7.º-GA, n.º 1, e do artigo 7.º-GB, n.º 2, levaria ao desvio dos veículos mais poluentes, com impactos negativos na segurança rodoviária e na saúde pública.

Os Estados-Membros que decidam não aplicar o artigo 7.º-CA, n.º 3, o artigo 7.º-GA, n.º 1, e o artigo 7.º-GB, n.º 2, nos termos do segundo parágrafo do presente número notificam a Comissão da sua decisão.

5. As portagens e os direitos de utilização são aplicados sem discriminação, direta ou indireta, em razão:
  - a) Da nacionalidade do utente da estrada;
  - b) Do Estado-Membro ou do país terceiro de estabelecimento do transportador;
  - c) Do Estado-Membro ou do país terceiro de registo do veículo; ou
  - d) Da origem ou destino da operação de transporte.
  
6. Os Estados-Membros podem prever reduções das portagens ou dos direitos de utilização em determinados troços rodoviários ou excluir completamente determinados troços rodoviários da aplicação de taxas rodoviárias, em especial onde a intensidade de tráfego seja baixa em regiões escassamente povoadas.

7. No caso de infraestruturas rodoviárias abrangidas por contratos de concessão, quando o contrato tenha sido assinado antes de ... [data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa] ou as propostas ou, no caso de um procedimento por negociação, as respostas a convites para negociar no âmbito de um processo de adjudicação de contrato público tenham sido recebidas antes de ... [data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa], os Estados-Membros podem optar por não aplicar o artigo 7.º-CA, n.º 3, o artigo 7.º-G, n.ºs 1 e 2, e o artigo 7.º-GA, e o artigo 7.º-GB às portagens e aos direitos de utilização nas infraestruturas rodoviárias abrangidas por contratos de concessão, até que o contrato seja renovado ou o sistema de portagem ou de tarifação seja substancialmente alterado.
8. O n.º 7 também se aplica aos contratos a longo prazo celebrados entre uma entidade pública e uma entidade não pública que tenham sido assinados antes de ... [data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa] para a execução de obras e/ou para a gestão de serviços que não a execução de obras que não incluam a transferência do risco ligado à procura.
9. Os Estados-Membros podem prever reduções das portagens ou dos direitos de utilização, ou isenções da obrigação de pagamento de portagens ou de direitos de utilização, para:
  - a) Veículos pesados isentos da obrigação de instalar e utilizar um aparelho de controlo nos termos do Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho\*;

- b) Veículos pesados de mercadorias com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível superior a 3,5 toneladas e inferior a 7,5 toneladas utilizados para o transporte de materiais, equipamento ou máquinas a utilizar pelo condutor no exercício da sua profissão, ou para a entrega de mercadorias produzidas artesanalmente, sempre que o transporte não seja efetuado por conta de outrem;
  - c) Qualquer veículo abrangido pelas condições previstas no artigo 6.º, n.º 2, alíneas a) e b), ou qualquer veículo que pertença a uma pessoa com deficiência ou que seja utilizado por uma pessoa com deficiência; e
  - d) Veículos com nível nulo de emissões e com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível até 4,25 toneladas.
10. A partir de ... [oito anos após a data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa], os Estados-Membros não aplicam direitos de utilização aos veículos pesados na rede transeuropeia de transportes principal.
11. Em derrogação do n.º 10, os Estados-Membros podem aplicar direitos de utilização aos veículos pesados em troços da rede transeuropeia de transportes principal, mas apenas em casos devidamente justificados, caso a aplicação de portagens:
- a) Implique custos administrativos, de investimento e de exploração desproporcionados em relação à expectativa de receitas ou benefícios que tais portagens gerariam, devido, por exemplo, à extensão limitada dos troços rodoviários em causa ou à densidade populacional relativamente baixa ou ao tráfego relativamente baixo; ou

- b) Provoque o desvio do tráfego com impactos negativos na segurança rodoviária ou na saúde pública.

Antes de aplicar essas taxas de utilização, os Estados-Membros devem notificar a Comissão da sua intenção de o fazer. Essa notificação deve indicar as razões que justificam, à luz do primeiro parágrafo, a aplicação do direito de utilização com base em critérios objetivos e fornecer informações claras sobre os veículos e os troços rodoviários abrangidos pelo direito de utilização.

Os Estados-Membros podem apresentar uma única notificação para vários troços rodoviários abrangidos pelas isenções, contanto que forneçam uma justificação para cada troço.

- 12. Sempre que apliquem um sistema comum de direitos de utilização nos termos do artigo 8.º, os Estados-Membros adaptam ou põem termo ao sistema comum no prazo de ... [10 anos após a data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa].

13. Até ... [cinco anos após a data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa], no que respeita aos veículos pesados de mercadorias, os Estados-Membros podem optar por aplicar portagens ou direitos de utilização unicamente a veículos pesados de mercadorias de massa máxima em carga tecnicamente admissível igual ou superior a 12 toneladas se considerarem que a extensão da cobrança de portagens ou direitos de utilização a veículos pesados de mercadorias com menos de 12 toneladas:
- a) Teria efeitos negativos importantes na fluidez do tráfego, no ambiente, nos níveis de ruído, no congestionamento, na saúde ou na segurança rodoviária devido ao desvio do tráfego;
  - b) Implicaria custos administrativos superiores a 15 % da receita adicional resultante dessa extensão; ou
  - c) Diria respeito a uma categoria de veículos que não gera mais de 10 % dos custos de infraestrutura imputáveis.

Os Estados-Membros que optem por aplicar portagens ou direitos de utilização unicamente a veículos pesados de mercadorias de massa máxima em carga tecnicamente admissível igual ou superior a 12 toneladas informam a Comissão da sua decisão juntamente com a respetiva fundamentação.

14. Sempre que as portagens sejam aplicadas a todos os veículos pesados, os Estados-Membros podem optar por recuperar uma percentagem de custos diferente no caso dos autocarros e camionetas e autocaravanas por um lado, e no dos veículos pesados de mercadorias, por outro.

15. Até ... [data de cinco anos após a data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa], a Comissão avalia a aplicação e eficácia da presente diretiva no que diz respeito à aplicação de imposições aos veículos ligeiros.

Essa avaliação deve ter em conta a evolução dos sistemas de imposições aplicados aos veículos ligeiros no que respeita ao tipo de imposições aplicável às várias categorias de veículos, à extensão da rede abrangida, à proporcionalidade da tarifação e a outros elementos pertinentes.

Com base nessa avaliação, a Comissão apresenta, se adequado, uma proposta legislativa de alteração das disposições pertinentes da presente diretiva.

---

\* 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).";

*Artigo 7.º-A*

1. Os direitos de utilização devem ser proporcionais ao tempo de utilização da infraestrutura.
2. Sendo aplicados direitos de utilização aos veículos pesados, a utilização da infraestrutura deve ser disponibilizada, pelo menos, nos seguintes períodos: um dia, uma semana, um mês e um ano. A taxa mensal não deve exceder 10 % da taxa anual, a taxa semanal não deve exceder 5 % da taxa anual e a taxa diária não deve exceder 2 % da taxa anual.

Os Estados-Membros podem decidir que para os veículos matriculados nesse Estado-Membro só se aplicam taxas anuais.

Os Estados-Membros estabelecem direitos de utilização, incluindo custos administrativos, para todos os veículos pesados, a um nível não superior às taxas máximas previstas no anexo II.

3. 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 ou dez dias, ou ambos, um mês ou dois meses, ou ambos, e um ano. A taxa bimensal não deve exceder 30 % da taxa anual, a taxa mensal não deve exceder 19 % da taxa anual, a taxa a 10 dias não deve exceder 12 % da taxa anual, a taxa semanal não deve exceder 11 % da taxa anual e a taxa diária não deve exceder 9 % da taxa anual.

Os Estados-Membros podem limitar o direito de utilização diário exclusivamente à utilização para fins de trânsito.

Os Estados-Membros podem igualmente disponibilizar a utilização da infraestrutura por outros períodos. Em tais casos, os Estados-Membros aplicam taxas de acordo com o princípio da igualdade de tratamento entre os utentes, tendo em conta todos os fatores pertinentes, nomeadamente a taxa anual e as taxas aplicadas relativamente aos demais períodos referidos no primeiro parágrafo, os padrões de utilização existentes e os custos administrativos.

Relativamente aos regimes de direitos de utilização adotados antes de ... [data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa], os Estados-Membros podem manter taxas superiores aos limites definidos no primeiro parágrafo, desde que estas estivessem em vigor antes dessa data, e podem manter taxas mais elevadas relativas a outros períodos de utilização, em conformidade com o princípio da igualdade de tratamento. Contudo, devem cumprir os limites definidos no primeiro parágrafo, bem como o disposto no segundo parágrafo, assim que entrarem em vigor sistemas de de tarifação substancialmente alterados e, o mais tardar, até ... [oito anos após a data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa].

4. Relativamente aos miniautocarros e aos veículos comerciais ligeiros, os Estados-Membros devem cumprir ou o disposto no n.º 2 ou o disposto no n.º 3. Se os Estados-Membros fixarem direitos de utilização para os veículos comerciais ligeiros diferentes dos aplicáveis aos veículos ligeiros de passageiros, devem fixar taxas mais elevadas para os veículos comerciais ligeiros do que para os veículos ligeiros de passageiros.

5. O mais tardar ... [cinco anos após a data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa], a Comissão avalia a viabilidade técnica e jurídica do tratamento diferenciado de diferentes veículos comerciais ligeiros com base no facto de o veículo comercial ligeiro estar ou não equipado com um tacógrafo. Com base nessa avaliação, a Comissão apresenta, se adequado, uma proposta de alteração legislativa da presente diretiva em conformidade.

4) É inserido o seguinte artigo:

*"Artigo 7.º-AA*

1. Os Estados-Membros que aplicavam portagens na sua rede transeuropeia de transportes principal ou em parte desta antes de ... [data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa] podem estabelecer um sistema combinado de tarifação para todos os veículos pesados ou para algumas categorias de veículos pesados.
2. No âmbito desse sistema combinado de tarifação e não obstante o disposto no artigo 7.º, n.º 10, os Estados-Membros podem aplicar direitos de utilização a todos os veículos pesados ou a algumas categorias de veículos pesados, incluindo algumas categorias de peso de veículos pesados, na rede transeuropeia de transportes principal ou em partes desta, nos termos do artigo 7.º, n.º 4.

3. Os direitos de utilização a que se refere o n.º 2 do presente artigo devem ser feitos variar nos termos do artigo 7.º-GA e em função da classe de emissões Euro. Além disso, os Estados-Membros estabelecem direitos de utilização, incluindo custos administrativos, para os veículos pesados em causa, a um nível não superior às taxas máximas previstas no anexo II.
  4. Os Estados-Membros que estabeleçam um sistema combinado de tarifação procedem a uma avaliação de impacto ou a uma análise que explique e justifique a sua instituição, a qual é notificada à Comissão com uma antecedência mínima de seis meses antes da introdução do sistema.";
- 5) Os artigos 7.º-B e 7.º-C passam a ter a seguinte redação:

*"Artigo 7.º-B*

1. A taxa de utilização da infraestrutura para veículos pesados deve basear-se no princípio da recuperação dos custos da infraestrutura. A taxa média ponderada de utilização da infraestrutura para veículos pesados tem por referência os custos de construção e os custos de exploração, de manutenção e de desenvolvimento da rede de infraestruturas em causa. A taxa média ponderada de utilização da infraestrutura pode incluir também uma remuneração do capital e/ou uma margem de lucro baseadas nas condições do mercado.

2. Os custos tidos em conta devem ter por referência a rede ou parte da rede em que são cobradas taxas de utilização da infraestrutura para veículos pesados e os veículos que ficam sujeitos ao pagamento dessas taxas. Os Estados-Membros podem decidir recuperar apenas uma percentagem desses custos.

*Artigo 7.º-C*

1. Os Estados-Membros podem manter ou introduzir uma taxa de externalidade relacionada com o custo da poluição atmosférica, da poluição sonora ou das emissões de CO<sub>2</sub> originadas pelo tráfego, ou qualquer combinação entre estas.

Quando for aplicada uma taxa de externalidade aos veículos pesados, os Estados-Membros aplicam-lhe variações e fixam-na de acordo com os requisitos mínimos e com os métodos especificados no anexo III-A, respeitando os valores máximos previstos nos anexos III-B e III-C. Os Estados-Membros podem decidir recuperar apenas uma percentagem desses custos.

2. O montante da taxa de externalidade é fixado pelo Estado-Membro interessado. Se um Estado-Membro designar uma autoridade para esse efeito, essa autoridade deve ser jurídica e financeiramente independente da entidade encarregada de administrar ou cobrar a taxa ou parte dela.
3. Os Estados-Membros podem aplicar isenções que permitam modular a tarifa da taxa de externalidade aplicável aos veículos de interesse histórico.";

6) São inseridos os seguintes artigos:

*"Artigo 7.º-CA*

1. No caso de ser aplicada uma taxa de externalidade relativa à poluição atmosférica ou sonora, o Estado-Membro deve ter em conta os custos por referência à rede ou parte da rede em que essa taxa é cobrada e aos veículos a elas sujeitos.
2. A taxa de externalidade relacionada com a poluição atmosférica originada pelo tráfego não se aplica aos veículos pesados que cumpram as normas de emissões Euro mais rigorosas.

O primeiro parágrafo deixa de ser aplicável quatro anos a contar da data em que tiverem começado a ser aplicadas as regras que tenham introduzido essas normas.

3. A partir de ... [quatro anos após a data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa] os Estados-Membros devem aplicar aos veículos pesados uma taxa de externalidade relacionada com a poluição atmosférica originada pelo tráfego na rede de estradas com portagem referida no artigo 7.º, n.º 1.

Em derrogação do primeiro parágrafo, os Estados-Membros podem decidir não aplicar uma taxa de externalidade nos troços rodoviários em que tal requisito leve ao desvio dos veículos mais poluentes, que resulte em impactos negativos na segurança rodoviária e na saúde pública.

4. Os Estados-Membros podem avaliar a possibilidade de aplicar uma taxa de externalidade para as emissões de CO<sub>2</sub> e para a poluição atmosférica ou descontos relacionados com essas emissões, caso as portagens concessionadas não variem nos termos dos artigos 7.º-G, e 7.º-GA para os veículos pesados, e nos termos do artigo 7.º-GB, para os veículos ligeiros.

O resultado dessa avaliação facultativa, incluindo a razão da não aplicação da taxa de externalidade ou do desconto, é notificado à Comissão.

#### *Artigo 7.º-CB*

1. Os Estados-Membros podem aplicar às emissões de CO<sub>2</sub> taxas de externalidade mais elevadas do que os valores de referência estabelecidos no anexo III-C, desde que essas taxas sejam aplicadas de forma não discriminatória e limitadas a não mais do que o dobro dos valores estabelecidos no anexo III-C. Sempre que os Estados-Membros apliquem o disposto no presente número, notificam a Comissão da sua decisão e justificá-la nos termos do anexo III-A.
2. Para os autocarros e camionetas, os Estados-Membros podem optar por aplicar valores idênticos ou inferiores aos aplicados aos veículos pesados de mercadorias.
3. A taxa de externalidade para as emissões de CO<sub>2</sub> pode ser combinada com uma taxa de utilização da infraestrutura que tenha sido feita variar nos termos do artigo 7.º-GA.

4. Até ... [cinco anos após a entrada em vigor da presente diretiva modificativa], a Comissão avalia a aplicação e a eficácia da taxa de externalidade para as emissões de CO<sub>2</sub>, bem como a sua coerência com a Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho\* e a Diretiva 2003/96/CE do Conselho\*\*. Com base nessa avaliação, a Comissão apresenta, se adequado, uma proposta legislativa de alteração do presente artigo. Caso o presente artigo não tenha sido alterado em conformidade até 1 de janeiro de 2027, mas a Diretiva 2003/87/CE ou a Diretiva 2003/96/CE tenham sido alteradas de forma a internalizar efetivamente pelo menos uma parte das externalidades das emissões de CO<sub>2</sub> provenientes do transporte rodoviário, a Comissão adota atos delegados nos termos do artigo 9.º-D da presente diretiva, alterando o anexo III-C da presente diretiva para ajustar os valores de referência da taxa de externalidade para as emissões de CO<sub>2</sub>, tendo em conta o preço efetivo do carbono aplicado aos combustíveis para o transporte rodoviário na União.

---

\* Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho (JO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

\*\* Diretiva 2003/96/CE do Conselho, de 27 de outubro de 2003, que reestrutura o quadro comunitário de tributação dos produtos energéticos e da eletricidade (JO L 283 de 31.10.2003, p. 51).";

7) O artigo 7.º-D passa a ter a seguinte redação:

*"Artigo 7.º-D*

No prazo de seis meses a contar da aprovação de novas normas de emissões Euro mais rigorosas, a Comissão deve apresentar, se adequado, uma proposta legislativa a fim de determinar os valores de referência correspondentes do anexo III-B e para ajustar as taxas máximas dos direitos de utilização constantes do anexo II.";

8) É inserido o seguinte artigo:

*"Artigo 7.º-DA*

1. Os Estados-Membros podem, em conformidade com os requisitos estabelecidos no anexo V, introduzir uma taxa de congestionamento em qualquer troço da sua rede rodoviária afetado por congestionamento. A taxa de congestionamento só pode ser aplicada nos troços rodoviários que se encontram frequentemente congestionados, e apenas durante os períodos em que se encontram habitualmente congestionados.
2. Os Estados-Membros especificam os troços rodoviários e os períodos referidos no n.º 1 com base em critérios objetivos relacionados com o nível a que as estradas e suas imediações são afetadas pelo congestionamento, aferido, nomeadamente, pelo atraso médio ou o comprimento médio da fila de espera.

3. A taxa de congestionamento imposta a qualquer troço da rede rodoviária aplica-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 isentar, parcial ou totalmente, os miniautocarros, os autocarros e camionetas da taxa de congestionamento para promover o transporte coletivo, o desenvolvimento socioeconómico e a coesão territorial. As autocaravanas, independentemente da sua massa máxima em carga tecnicamente admissível, não são equiparadas a autocarros e camionetas para efeitos do presente número.
4. A taxa de congestionamento é estabelecida de acordo com os requisitos mínimos referidos no anexo V. Deve refletir os custos impostos por um veículo aos outros utentes da estrada e, indiretamente, à sociedade, respeita os valores de referência estabelecidos no anexo VI para um determinado tipo de estrada. Sempre que um Estado-Membro tencione aplicar taxas de congestionamento superiores aos valores de referência estabelecidos no anexo VI, notifica desse facto a Comissão de acordo com os requisitos especificados no anexo V.

As receitas provenientes das taxas de congestionamento, ou o equivalente em valor financeiro dessas receitas, são utilizadas para resolver o problema do congestionamento ou para desenvolver transportes sustentáveis e a mobilidade em geral.

Caso essas receitas sejam afetadas ao orçamento geral, considera-se que o Estado-Membro cumpre o disposto no segundo parágrafo se puser em prática políticas de apoio financeiro destinadas a resolver o problema do congestionamento ou a desenvolver transportes e mobilidade sustentáveis que tenham um valor equivalente às receitas geradas pelas taxas de congestionamento.

5. Os Estados-Membros estabelecem os mecanismos adequados de acompanhamento do impacto das taxas de congestionamento e de revisão do respetivo nível. Cada Estado-Membro deve rever as taxas regularmente, pelo menos de três em três anos, a fim de garantir que estas não excedem os custos do congestionamento verificado nesse Estado-Membro nos troços rodoviários sujeitos à taxa de congestionamento.";

9) No artigo 7.º-E, os n.ºs 1 e 2 passam a ter a seguinte redação:

- "1. Os Estados-Membros devem utilizar para o cálculo do nível máximo da taxa de utilização da infraestrutura para veículos pesados uma metodologia baseada nos princípios fundamentais de cálculo estabelecidos no artigo 7.º-B e no anexo III.

2. No caso das portagens concessionadas, o nível máximo da taxa de utilização da infraestrutura para veículos pesados deve ser equivalente ou inferior ao montante que se obteria aplicando uma metodologia baseada nos princípios fundamentais de cálculo estabelecidos no artigo 7.º-B e no anexo III. A avaliação dessa equivalência deve ser feita com base num período de referência razoavelmente longo, adequado à natureza do contrato de concessão.";

10) Os artigos 7.º-F e 7.º-G passam a ter a seguinte redação:

*"Artigo 7.º-F*

1. Depois de informada a Comissão, os Estados-Membros podem aplicar uma majoração à taxa de utilização da infraestrutura cobrada em troços específicos suscetíveis de congestionamento frequente ou cuja utilização por veículos cause danos ambientais importantes, se estiverem reunidas as seguintes condições:

a) As receitas geradas pela majoração sejam investidas no financiamento do desenvolvimento de serviços de transporte ou na construção ou manutenção da infraestrutura de transporte da rede transeuropeia de transportes principal identificada nos termos do 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;

- 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 da presente diretiva, exceto no caso em que as receitas geradas sejam investidas em troços transfronteiriços de um corredor da rede principal, identificado nos termos do capítulo IV do Regulamento (UE) n.º 1315/2013, caso em que a majoração não pode exceder 25 % dessa taxa média ponderada de utilização da infraestrutura ou no caso em que dois ou mais Estados-Membros apliquem uma majoração no mesmo corredor, caso em que, com o acordo de todos os Estados-Membros que fazem parte desse corredor e que são adjacentes aos Estados-Membros em cujo território se situa o troço do corredor a que é aplicada uma majoração, a majoração pode ser superior a 25 %, mas não pode exceder 50 % dessa taxa média ponderada de utilização da infraestrutura;
- c) A aplicação da majoração não dê origem a que o tráfego comercial sofra um tratamento desigual em relação aos demais utentes da infraestrutura;
- 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 infraestrutura ou os serviços de transporte referidos na alínea a);
- e) O período em que a majoração é aplicável seja previamente definido e delimitado e seja coerente, em termos de receita prevista, com os planos financeiros e com a análise de custo/benefício dos projetos a cofinanciar com as receitas da majoração.

2. No caso de novos projetos transfronteiriços, as majorações só podem ser aplicadas se todos os Estados-Membros envolvidos no projeto estiverem de acordo.
3. A uma taxa de utilização que tenha variado nos termos do artigo 7.º-G, 7.º-GA ou 7.º-GB pode ser aplicada uma majoração.
4. Após receber a informação correspondente de um Estado-Membro que pretenda aplicar uma majoração, a Comissão disponibiliza-a 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 do presente artigo ou que terá efeitos adversos significativos no desenvolvimento económico das regiões periféricas, pode adotar atos de execução, para rejeitar ou exigir a alteração dos planos de aplicação de taxas apresentados por esse Estado-Membro. Os atos de execução correspondentes são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 9.º-C, n.º 3.
5. Não pode ser aplicada majoração a troços rodoviários em que é imposta uma taxa de congestionamento.

*Artigo 7.º-G*

1. A taxa de utilização da infraestrutura pode ser feita variar a fim de reduzir o congestionamento, de minimizar a deterioração da infraestrutura, de otimizar a sua utilização ou de promover a segurança rodoviária, desde que estejam preenchidas as seguintes condições:
  - a) A variação seja transparente, publicada e aplicável em condições idênticas a todos os utentes;
  - b) A variação seja aplicada consoante a hora do dia, o tipo de dia ou a estação do ano;
  - c) Nenhuma taxa de utilização da infraestrutura exceda em mais de 175 % o nível máximo da taxa média ponderada de utilização da infraestrutura a que se refere o artigo 7.º-B;
  - 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 seis horas por dia;
  - e) A variação seja concebida e aplicada de maneira transparente e neutra do ponto de vista da receita, num troço rodoviário afetado por congestionamento, oferecendo taxas de portagem reduzidas aos utentes da estrada que viagem fora dos períodos de ponta e taxas de portagem agravadas aos utentes da estrada que viagem durante as horas de ponta no mesmo troço rodoviário;
  - f) Nenhuma taxa de congestionamento seja cobrada no troço rodoviário em causa.

O Estado-Membro que deseje introduzir essa variação ou alterar uma variação existente informa a Comissão dessa intenção e fornece-lhe as informações necessárias para que esta possa avaliar se as condições se encontram preenchidas.

2. Enquanto não for aplicada a variação das taxas de utilização da infraestrutura e dos direitos de utilização a que se refere o artigo 7.º-GA, no que diz respeito aos veículos pesados, os Estados-Membros variam a taxa de utilização da infraestrutura em função da classe de emissões Euro dos veículos de tal modo que nenhuma taxa de utilização da infraestrutura se encontre mais de 100 % acima da taxa aplicada a veículos equivalentes que obedeçam às normas de emissões Euro mais rigorosas. Uma vez aplicada a variação das taxas de utilização da infraestrutura e dos direitos de utilização nos termos do artigo 7.º-GA, os Estados-Membros podem pôr fim à variação com base na classe de emissões Euro.

Em derrogação do primeiro parágrafo, os Estados-Membros podem decidir não aplicar o requisito de variação da taxa de utilização da infraestrutura em qualquer um dos seguintes casos:

- a) Esse requisito prejudica gravemente a coerência dos sistemas de portagem no seu território;
- b) Não é tecnicamente viável introduzir essa diferenciação no sistema de portagens em causa;
- c) Esse requisito levaria ao desvio dos veículos mais poluentes, com impactos negativos na segurança rodoviária e na saúde pública;

d) A portagem inclui uma taxa de externalidade pela poluição atmosférica.

As derrogações e isenções desta natureza devem ser notificadas à Comissão.

3. As variações referidas no presente artigo não podem destinar-se a gerar receitas adicionais.";

11) São inseridos os seguintes artigos:

*"Artigo 7.º-GA*

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 Estado-Membros aplicam essa variação aos subgrupos de veículos pesados abrangidos pelo artigo 2.º, n.º 1, alíneas a) a d), do Regulamento (UE) 2019/1242, o mais tardar dois anos após a publicação das emissões de referência de CO<sub>2</sub> desses subgrupos de veículos nos atos de execução adotados nos termos do artigo 11.º, n.º 1, desse regulamento.

Para as classes de emissões de CO<sub>2</sub> 1, 4 e 5, referidas no n.º 2 do presente artigo, essa variação é aplicável aos grupos de veículos pesados não abrangidos pelo artigo 2.º, n.º 1, alíneas a) a d), do Regulamento (UE) 2019/1242, o mais tardar dois anos após a publicação das emissões de referência de CO<sub>2</sub> nos atos de execução adotados nos termos do n.º 4 do presente artigo, para o grupo em causa. Caso o anexo I, ponto 5.1, do Regulamento (UE) 2019/1242 seja alterado por um ato legislativo da União de modo a abranger as emissões de referência de CO<sub>2</sub> pertinentes para um grupo de veículos pesados, essas emissões de referência de CO<sub>2</sub> devem deixar de ser determinadas nos termos do n.º 7 do presente artigo, mas sim em nos termos do anexo I, ponto 5.1 desse regulamento.

Nos casos em que as trajetórias de redução das emissões para os grupos de veículos pesados não abrangidos pelo artigo 2.º, n.º 1, alíneas a) a d), do Regulamento (UE) 2019/1242, sejam determinadas por um ato legislativo de União que altere o anexo I, ponto 5.1, desse regulamento, as variações para as classes de emissões de CO<sub>2</sub> 2 e 3, tal como definidas no n.º 2 do presente artigo, são aplicáveis a partir da data de entrada em vigor das novas trajetórias de redução das emissões.

Sem prejuízo da redução das taxas prevista no n.º 3, os Estados-Membros podem prever reduções das taxas de utilização da infraestrutura ou dos direitos de utilização, ou isenções ao 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 ... [data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa] e até 31 de dezembro de 2025. A contar de 1 de janeiro de 2026, essas reduções devem ser limitadas a 75 % relativamente à taxa aplicável à classe 1 de emissões de CO<sub>2</sub>, tal como definida no n.º 2.

2. Sem prejuízo do disposto no n.º 1, os Estados-Membros devem estabelecer, para cada categoria de veículo pesado, as seguintes classes de emissões de CO<sub>2</sub>:
  - a) Classe 1 de emissões de CO<sub>2</sub> – veículos não pertencentes a nenhuma das classes de emissões de CO<sub>2</sub> a que se referem as alíneas b) a e);
  - b) Classe 2 de emissões de CO<sub>2</sub> – veículos do subgrupo de veículos sg matriculados pela primeira vez no período de referência do ano Y com uma taxa de emissões de CO<sub>2</sub> que se encontra mais de 5 % abaixo da trajetória de redução das emissões para o período de referência do ano Y e o subgrupo de veículos sg não pertencentes a nenhuma das classes de emissões de CO<sub>2</sub> a que se referem as alíneas c), d) e e);

- c) Classe 3 de emissões de CO<sub>2</sub> – veículos do subgrupo de veículos sg matriculados pela primeira vez no período de referência do ano Y com uma taxa de emissões de CO<sub>2</sub> que se encontra mais de 8 % abaixo da trajetória de redução das emissões para o período de referência do ano Y e o subgrupo de veículos sg não pertencentes a nenhuma das classes de emissões de CO<sub>2</sub> a que se referem as alíneas d) e e);
- d) Classe 4 de emissões de CO<sub>2</sub> – veículos pesados com nível baixo de emissões;
- e) Classe 5 de emissões de CO<sub>2</sub> – veículos com nível nulo de emissões.

Os Estados-Membros devem assegurar que a classificação dos veículos pertencentes à classe 2 ou 3 de emissões de CO<sub>2</sub> é reavaliada de seis em seis anos a partir da data da primeira matrícula do veículo e, se for caso disso, que o veículo é reclassificado na classe de emissões pertinente com base nos limiares aplicáveis nesse momento. No que respeita aos direitos de utilização, a reclassificação produz efeitos o mais tardar no seu primeiro dia de validade, a ter lugar no próprio dia da reclassificação ou em dia posterior.

- 3. Sem prejuízo do n.º 1, são aplicadas taxas reduzidas aos veículos das classes 2, 3, 4 e 5 de emissões de CO<sub>2</sub> de acordo com as seguintes percentagens:
  - a) Classe 2 de emissões de CO<sub>2</sub> – redução de 5 % a 15 % relativamente à taxa aplicável à classe 1 de emissões de CO<sub>2</sub>;

- b) Classe 3 de emissões de CO<sub>2</sub> – redução de 15 % a 30 % relativamente à taxa aplicável à classe 1 de emissões de CO<sub>2</sub>;
- c) Classe 4 de emissões de CO<sub>2</sub> – redução de 30 % a 50 % relativamente à taxa aplicável à classe 1 de emissões de CO<sub>2</sub>;
- d) Classe 5 de emissões de CO<sub>2</sub> – redução de 50 % a 75 % relativamente à taxa aplicável à classe 1 de emissões de CO<sub>2</sub>.

Caso a taxa de utilização da infraestrutura ou os direitos de utilização sejam feitos variar em função da classe de emissões Euro, as reduções referidas no primeiro parágrafo aplicam-se mediante comparação com a taxa aplicada às normas de emissões EURO mais rigorosas.

- 4. As variações referidas no presente artigo não podem destinar-se a gerar receitas adicionais.
- 5. Em derrogação do n.º 1, os Estados-Membros podem decidir não aplicar o requisito de variação da taxa de utilização da infraestrutura nos termos do n.º 2, se uma taxa de externalidade para as emissões de CO<sub>2</sub> for aplicada e objeto de variação de acordo com os valores de referência da taxa de externalidade para as emissões de CO<sub>2</sub> constantes do anexo III-C.

6. Nos troços rodoviários em que circulam veículos comprovadamente sem emissões de CO<sub>2</sub>, os Estados-Membros podem aplicar a esses veículos taxas reduzidas em conformidade com a classe 5 de emissões de CO<sub>2</sub>. Os Estados-Membros que recorram a esta possibilidade aplicam a esses veículos as taxas fixadas para a classe 1 de emissões de CO<sub>2</sub> noutras troços rodoviários.
7. A Comissão adota atos de execução para especificar as emissões de referência de CO<sub>2</sub> para os grupos de veículos não abrangidos pelo artigo 2.º, n.º 1, alíneas a) a d), do Regulamento (UE) 2019/1242.

Esses atos de execução devem reproduzir os dados pertinentes para cada grupo de veículos publicados no relatório a que se refere o artigo 10.º do Regulamento (UE) 2018/956. A Comissão adota esses atos de execução o mais tardar seis meses após a publicação do relatório pertinente a que se refere o artigo 10.º do Regulamento (UE) 2018/956.

8. Até ... [cinco anos após a entrada em vigor da presente diretiva modificativa], a Comissão avalia a aplicação e a eficácia da variação das taxas com base nas emissões de CO<sub>2</sub> a que se refere o presente artigo, bem como se esta ainda é necessária e a sua coerência com as Diretivas 2003/87/CE e 2003/96/CE. À luz dessa avaliação, a Comissão apresenta, se adequado, uma proposta legislativa de alteração das disposições pertinentes da presente diretiva relativas à variação das taxas com base nas emissões de CO<sub>2</sub>.

9. A Comissão deve reapreciar, de cinco em cinco anos após ... [data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa], as taxas máximas para os direitos de utilização constantes do anexo II e os níveis de redução referidos no n.º 3 e, se for caso disso, deve apresentar uma proposta legislativa de alteração dessas disposições baseada nos resultados desse processo de reapreciação.
10. A cada 30 meses após ... [data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa], a Comissão elabora um relatório no qual avalia a adequação dos limiares para as classes 2 e 3 de emissões de CO<sub>2</sub> referidas no artigo 7.º-GA, n.º 1-A, alíneas b) e c) da presente diretiva, em relação às emissões de referência publicadas nos termos do artigo 11.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2019/1242 ou às emissões de CO<sub>2</sub> comunicadas nos termos do Regulamento (UE) 2018/956, e, se adequado, apresenta uma proposta legislativa de alteração desses limiares baseada nos resultados da referida avaliação.
11. A aplicação da variação em função das emissões de CO<sub>2</sub> a que se refere o presente artigo não é obrigatória nos casos em se aplique outra medida da União em matéria de tarifação do carbono para os combustíveis utilizados nos transportes rodoviários.

## *Artigo 7.º-GB*

1. Os Estados-Membros podem aplicar aos veículos ligeiros a diferenciação das portagens e direitos de utilização em conformidade com o desempenho ambiental do veículo, determinado pelas emissões específicas de CO<sub>2</sub> combinadas, ou combinadas ponderadas, registadas no ponto 49 do certificado de conformidade do veículo, e pelo desempenho segundo a classe de emissões Euro.

Sem prejuízo do disposto no n.º 2 do presente artigo, aplicam-se as taxas de portagens e os direitos de utilização mais baixos aos veículos ligeiros de passageiros, aos miniautocarros e aos veículos comerciais ligeiros que satisfaçam as duas condições seguintes:

- a) As suas emissões específicas de CO<sub>2</sub>, determinadas nos termos do Regulamento (UE) 2017/1151\* da Comissão, são iguais a zero ou inferiores aos níveis a seguir indicados:
  - i) para o período de 2021 a 2024, aos objetivos para a frota da União<sup>2021</sup>, determinados nos termos do anexo I, parte A, ponto 6, e parte B, ponto 6, do Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho\*\*,
  - ii) para o período de 2025 a 2029, aos objetivos para a frota da União, determinados nos termos do anexo I, parte A, ponto 6.1.1, e parte B, ponto 6.1.1, do Regulamento (UE) 2019/631,

- iii) para 2030 e anos posteriores, aos objetivos para a frota da União, determinados nos termos do anexo I, parte A, ponto 6.1.2, e parte B, ponto 6.1.2, do Regulamento (UE) 2019/631;
  - b) As suas emissões de poluentes, determinadas nos termos do Regulamento (UE) 2017/1151, são as especificadas no quadro do anexo VII da presente diretiva. Os Estados-Membros podem aplicar a redução relativa aos veículos com nível nulo de emissões a que se refere o anexo VII da presente diretiva sem aplicar reduções às outras categorias de desempenho em matéria de emissões referidas nesse anexo.
2. A partir de 1 de janeiro de 2026, sempre que seja tecnicamente viável, os Estados-Membros variam as portagens e as taxas anuais dos direitos de utilização aplicáveis aos furgões e miniautocarros, em função do desempenho ambiental do veículo, em conformidade com as regras estabelecidas no anexo VII. Para esse efeito, o disposto no segundo parágrafo do n.º 1 é indicativo.

Caso os Estados-Membros optem por aplicar critérios de desempenho em matéria de emissões ou níveis de redução diferentes dos estabelecidos no n.º 1, ou optem por incluir critérios diferentes ou adicionais, notificam a Comissão das suas escolhas e justificam as mesmas, pelo menos seis meses antes de introduzirem qualquer variação.

No entanto, os Estados-Membros podem optar por aplicar reduções apenas a veículos com nível nulo de emissões, sem aplicar qualquer variação a outros veículos e sem notificar a Comissão.

3. Sujeito às condições estabelecidas nos n.ºs 1 e 2, os Estados-Membros podem ter em conta a melhoria do desempenho ambiental do veículo associada à sua conversão para a utilização de combustíveis alternativos.
4. Os Estados-Membros podem aprovar medidas excecionais para efeitos da cobrança sobre os veículos de interesse histórico.
5. As variações referidas no presente artigo não podem destinar-se a gerar receitas adicionais.

---

\* Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão, de 1 de junho de 2017, que completa o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos, que altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão e o Regulamento (UE) n.º 1230/2012 da Comissão, e revoga o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão (JO L 175 de 7.7.2017, p. 1).

\*\* Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011 (JO L 111 de 25.4.2019, p. 13).";

12) O artigo 7.º-H é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 é alterado do seguinte modo:

i) o proémio passa a ter a seguinte redação:

"1. Pelo menos seis meses antes de ser aplicado um sistema de portagem novo ou substancialmente alterado que incorpore uma taxa de utilização da infraestrutura, os Estados-Membros devem comunicar à Comissão:";

ii) à alínea a), é aditado o seguinte travessão:

"– se for o caso, informações claras sobre as principais características do sistema eletrónico de portagem rodoviária, nomeadamente sobre a interoperabilidade;"

b) É inserido o seguinte número:

"1-A. Ao comunicarem informações à Comissão nos termos do n.º 1, os Estados-Membros podem prever ou incluir informações sobre mais do que uma alteração ao sistema de portagem que integre uma taxa de utilização da infraestrutura. Caso a Comissão já tenha sido informada de uma alteração, considera-se que o Estado-Membro já cumpriu os requisitos de informação do n.º 1 e essa alteração pode ser implementada sem informar novamente a Comissão.";

c) O n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

"3. Antes de ser aplicado um novo sistema de portagem, ou um sistema substancialmente alterado, que incorpore uma taxa de externalidade ou uma taxa de congestionamento, os Estados-Membros prestam informações à Comissão sobre a rede em causa, as taxas por categoria de veículo e classe de emissões que estão previstas e, se for caso disso, informam a Comissão nos termos do anexo III-A, ponto 2, ou do anexo V, ponto 2.";

d) É suprimido o n.º 4;

13) O artigo 7.º-I é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 2, as alíneas b) e c) passam a ter a seguinte redação:

"b) Esses descontos ou reduções reflitam economias reais em termos de custos administrativos no tratamento dos utentes frequentes em comparação com o dos utentes ocasionais;

c) As reduções não excedam 13 % da taxa de utilização da infraestrutura paga por veículos equivalentes não elegíveis para o desconto ou redução.";

b) É inserido o seguinte número:

"2-A. Os Estados-Membros podem conceder descontos ou reduções da taxa de utilização da infraestrutura aos veículos ligeiros de passageiros no caso dos utilizadores frequentes, em especial em zonas de habitação esparsa e na periferia das cidades. A redução das receitas decorrente do desconto concedido aos utilizadores frequentes não pode ser compensada com imposições a utilizadores menos frequentes.";

c) O n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

"3. Sem prejuízo das condições estabelecidas no artigo 7.º-G, n.º 1, alínea b), e no artigo 7.º-G, n.º 3, da presente diretiva, as taxas das portagens, no caso dos grandes projetos da rede transeuropeia de transportes principal cujos mapas estão identificados no anexo I do Regulamento (UE) n.º 1315/2013, podem ser objeto de outras formas de variação 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 e proporcionada. Os detalhes da estrutura de tarifação devem ser publicados e estar disponíveis a todos os utentes em condições idênticas. A estrutura de tarifação não pode levar a que os custos adicionais sejam transferidos para outros utentes sob a forma de portagens mais elevadas.";

14) O artigo 7.º-J é alterado do seguinte modo:

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

"1. As portagens e direitos de utilização devem ser cobrados e o seu pagamento controlado de forma a prejudicar o menos possível a livre circulação do tráfego e a evitar quaisquer controlos ou verificações obrigatórios nas fronteiras internas da União. Para o efeito, os Estados-Membros devem cooperar no estabelecimento de métodos que permitam aos utentes da estrada efetuar o pagamento das portagens e dos direitos de utilização 24 horas por dia, pelo menos por via eletrónica ou na fronteira ou nos pontos de venda mais importantes, utilizando meios de pagamento correntes, dentro ou fora dos Estados-Membros onde os direitos forem aplicáveis. Os Estados-Membros não são obrigados a disponibilizar locais de pagamento físicos.";

b) É inserido o seguinte número:

"2-A. Se o condutor ou, se for o caso, o transportador ou o fornecedor do serviço eletrónico europeu de portagem não puder apresentar provas da classe de emissões do veículo para efeitos do artigo 7.º-G, n.º 2, do artigo 7.º-GA ou do artigo 7.º-GB, os Estados-Membros podem aplicar portagens ou direitos de utilização até ao nível máximo exigível.

Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para assegurar que os utentes da estrada possam, pelo menos através de meios eletrónicos, declarar a classe de emissões do veículo antes de utilizarem a infraestrutura. Os Estados-Membros podem disponibilizar meios eletrónicos e não eletrónicos que permitam aos utentes apresentar as provas necessárias para que beneficiem de reduções de portagem ou, se for o caso, em caso de um controlo. Os Estados-Membros podem exigir que as provas apresentadas através de meios eletrónicos sejam fornecidas antes da utilização da infraestrutura.

Os Estados-Membros podem tomar as medidas necessárias a fim de assegurar que a apresentação de provas posterior à utilização da infraestrutura seja aceite por um período de 30 dias ou por um período mais longo, fixado pelos Estados-Membros, após a utilização da infraestrutura e de assegurar o reembolso de qualquer diferença entre as portagens ou os direitos de utilização aplicados e a portagem ou o direito de utilização correspondente à classe de emissões do veículo em causa que decorra de elementos de prova apresentados dentro do prazo aplicável.";

c) Os n.ºs 3 e 4 passam a ter a seguinte redação:

"3. Sempre que um Estado-Membro cobrar uma portagem a um veículo, o montante total da portagem, o montante da taxa 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 estrada, se possível através de meios eletrónicos. O utente da estrada pode concordar com que o recibo não lhe seja enviado.

4. Se for economicamente viável, os Estados-Membros devem aplicar e cobrar as taxas de infraestruturas, as taxas de externalidade e as taxas de congestionamento por meio de sistemas eletrónicos de portagem rodoviária que cumpram o disposto no artigo 3.º, n.º 1, da Diretiva (UE) 2019/520 do Parlamento Europeu e do Conselho\*. A Comissão deve promover a cooperação entre os Estados-Membros que se revele necessária para garantir a interoperabilidade dos sistemas de cobrança eletrónica de portagem a nível europeu.

---

\* 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).";

- 15) O artigo 7.º-K passa a ter a seguinte redação:

*"Artigo 7.º-K*

Sem prejuízo do disposto nos artigos 107.º e 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, a presente diretiva não prejudica o direito dos Estados-Membros que introduzam um sistema de portagens de preverem uma compensação adequada.";

- 16) O artigo 8.º é alterado do seguinte modo:
- a) No n.º 2, as alíneas a) e b) passam a ter a seguinte redação:
- "a) O pagamento do direito de utilização comum confere acesso à rede definida pelos Estados-Membros participantes nos termos do artigo 7.º, n.ºs 1 e 2;
- b) As taxas do direito de utilização comum devem ser fixadas pelos Estados-Membros participantes a níveis não superiores às taxas máximas previstas no artigo 7.º-A;"
- b) É aditado o seguinte número:
- "3. No caso do sistema comum de direitos de utilização referido no n.º 1 do presente artigo, a data-limite de aplicação das variações referidas no segundo e terceiro parágrafos do artigo 7.º-GA, n.º 1, é alargada até ... [três anos após a data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa] ou, caso a publicação das emissões de referência de CO<sub>2</sub> seja posterior a ... [data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa], até três anos após a publicação das emissões de referência de CO<sub>2</sub>.";

17) O artigo 9.º é alterado do seguinte modo:

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

"1-A. A presente diretiva não obsta a que os Estados-Membros apliquem:

- a) Direitos reguladores especificamente destinados a reduzir o congestionamento ou a combater as incidências ambientais, incluindo a má qualidade do ar, em qualquer via localizada numa zona urbana, incluindo os troços das redes transeuropeias que atravessem zonas urbanas;
- b) Direitos especificamente concebidos para financiar a construção, a exploração, a manutenção e o desenvolvimento de instalações integradas nas vias rodoviárias, ou implantadas ao longo destas ou sobre elas, que forneçam energia a veículos com nível baixo e nulo de emissões em movimento, cobrados a esses veículos.

Essas taxas devem ser aplicadas de forma não discriminatória.";

b) No n.º 2, é suprimido o segundo parágrafo;

18) No artigo 9.º-C, é aditado o seguinte número:

"3. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.";

- 19) Os artigos 9.º-D e 9.º-E passam a ter a seguinte redação:

*"Artigo 9.º-D*

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 9.º-E para alterar a presente diretiva no que diz respeito ao anexo 0, as fórmulas indicadas no anexo III-A, pontos 4.1 e 4.2, e os montantes indicados nos quadros dos anexos III-B e III-C, a fim de os adaptar aos progressos científicos e técnicos.

Nas circunstâncias referidas no artigo 7.º-CB, n.º 4, a Comissão adota atos delegados nos termos do artigo 9.º-E para alterar a presente diretiva no que diz respeito aos valores de referência da taxa de externalidade aplicáveis às emissões de CO<sub>2</sub> estabelecidos no anexo III-C, tendo em conta a tarifação efetiva do carbono aplicada aos combustíveis para transportes rodoviários na União. As referidas alterações devem limitar-se a assegurar que o nível das taxas de externalidade aplicáveis às emissões de CO<sub>2</sub> não exceda o necessário para internalizar essas externalidades.

*Artigo 9.º-E*

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 9.º-D é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de ... [data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa]. 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 pelo menos três meses antes do final de cada prazo.
3. A delegação de poderes referida no artigo 9.º-D pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor\*.
5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 9.º-D só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

---

\* JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.";

- 20) São suprimidos os artigos 9.º-F e 9.º-G;
- 21) Os artigos 10.º-A e 11.º passam a ter a seguinte redação:

*"Artigo 10.º-A*

1. Os montantes em euros estabelecidos no anexo II e os montantes em cêntimos indicados nos quadros dos anexos III-B e III-C são adaptados de dois em dois anos, a fim de ter em conta as alterações ocorridas no Índice Harmonizado de Preços no Consumidor (IHPC) à escala da União, com exclusão da energia e dos alimentos não transformados publicado pela Comissão (Eurostat). A primeira adaptação realiza-se até 31 de março de ... [ano seguinte ao período de dois anos após a entrada em vigor da presente diretiva modificativa].

Esses montantes são adaptados automaticamente, mediante a adaptação do montante de base em euros ou em cêntimos em função da variação percentual do referido índice. Os valores daí resultantes são arredondados para o número inteiro superior expresso em euros no caso do anexo II, e para o número inteiro superior expresso em décimas de cêntimo no caso dos anexos III-B e III-C.

2. A Comissão publica os montantes adaptados a que se refere o n.º 1 no *Jornal Oficial da União Europeia* até 31 de março de ... [ano subsequente a dois anos após a entrada em vigor da presente diretiva modificativa] . Esses montantes adaptados entram em vigor no primeiro dia do mês seguinte ao da publicação.

#### *Artigo 11.º*

1. Até ... [três anos após a entrada em vigor da presente diretiva modificativa] e, em seguida, de cinco em cinco anos, os Estados-Membros devem publicar, de forma agregada, um relatório sobre as portagens e os direitos de utilização aplicados no seu território.
2. O relatório publicado nos termos do n.º 1 deve conter informações sobre:
  - a) A evolução da tarifação aplicável à utilização da infraestrutura rodoviária, a saber, as redes e categorias de veículos abrangidas, incluindo qualquer isenção nos termos dos artigos 7.º, 7.º-C ou 7.º-GB;
  - b) A variação das taxas de utilização da infraestrutura ou dos direitos de utilização consoante a categoria do veículo e o tipo de veículo pesado;

- c) A variação das taxas de utilização da infraestrutura ou dos direitos de utilização em função do desempenho ambiental dos veículos, nos termos dos artigos 7.º-G, 7.º-GA ou 7.º-GB;
- d) Se for caso disso, a variação das taxas de utilização da infraestrutura consoante a hora do dia, o tipo de dia ou a estação do ano, nos termos do artigo 7.º-G, n.º 1;
- e) A taxa de externalidade cobrada por cada combinação de classe de veículo, tipo de estrada e período de utilização;
- f) A taxa média ponderada de utilização da infraestrutura e a receita total gerada pela taxa de utilização da infraestrutura;
- g) A receita total gerada pelas taxas de externalidade;
- h) A receita total gerada pelas taxas de congestionamento por categoria de veículo;
- i) A receita total gerada pelas majorações e em que troços rodoviários foram cobradas;
- j) A receita total gerada pelas portagens ou direitos de utilização ou, quando aplicável, ambos;

- k) A utilização dada às receitas geradas pela aplicação da presente diretiva e em que medida tal permitiu ao Estado-Membro cumprir os objetivos a que se refere o artigo 9.º, n.º 2, ou, nos casos em que essas receitas sejam afetadas ao orçamento geral, informações sobre o nível de despesas afetadas às infraestruturas de transporte rodoviário e a projetos no domínio dos transportes sustentáveis; e
- l) A evolução da percentagem de veículos pertencentes às várias classes de emissões em estradas com portagem.

Os Estados-Membros que publiquem em linha essas informações podem optar por não elaborar o relatório.";

- 22) Os anexos são alterados do seguinte modo:
  - a) Os anexos 0, II, III, III-A, III-B e IV são alterados nos termos dos pontos 1 a 5 e 7 do anexo da presente diretiva;
  - b) O texto constante dos pontos 6 e 8 do anexo da presente diretiva é aditado como anexos III-C, V, VI e VII da Diretiva 1999/62/CE.

*Artigo 2.º*

*Alteração da Diretiva 1999/37/CE*

O anexo I da Diretiva 1999/37/CE é alterado do seguinte modo:

1) O ponto II.6(V.7) passa a ter a seguinte redação:

"(V.7) CO<sub>2</sub> (em g/km) ou Emissões específicas de CO<sub>2</sub>, se indicadas no ponto 49.5 do certificado CE de conformidade de veículos pesados definido no apêndice do anexo VIII do Regulamento de Execução (UE) 2020/683 da Comissão\* ou na posição 49.5 do certificado de homologação de veículo individual definido no apêndice 1 do anexo III desse regulamento;

---

\* Regulamento de Execução (UE) 2020/683 da Comissão de 15 de abril de 2020 que executa o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito aos requisitos administrativos para a homologação e a fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos (JO L 163 de 26.5.2020, p. 1).";

2) É aditado o seguinte ponto:

"(V.10)Classe de emissões de CO<sub>2</sub> de veículos pesados determinada no momento da primeira matrícula, nos termos do artigo 7.º-GA, n.º 2, da Diretiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho\*.

---

\* Diretiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 1999, relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infraestruturas (JO L 187 de 20.7.1999, p. 42)."

*Artigo 3.º*

*Alteração da Diretiva (UE) 2019/520*

No anexo I da Diretiva (UE) 2019/520, secção "Dados fornecidos em resultado da pesquisa automatizada efetuada nos termos do artigo 23.º, n.º 1", parte I, "Dados relativos aos veículos", o quadro passa a ter a seguinte redação:

"Parte I. Dados relativos aos veículos

Elemento	M/O <sup>(1)</sup>	Observações
Número de matrícula	M	
Número do quadro/ Número de identificação do veículo (NIV)	M	
Estado-Membro de registo	M	
Marca	M	(D.1 <sup>(2)</sup> ) p. ex. Ford, Opel, Renault
Modelo comercial do veículo	M	(D.3) p. ex. Focus, Astra, Megane

Elemento	M/O <sup>(1)</sup>	Observações
Código de Categoria UE	M	(J) p. ex. ciclomotores, motociclos, automóveis
Classe de emissões Euro	M	p. ex. Euro 4, Euro 6
Classe de emissões de CO <sub>2</sub>	O	aplicável a veículos pesados
Data da reclassificação	O	aplicável a veículos pesados
CO <sub>2</sub> em g/tkm	O	aplicável a veículos pesados
Massa máxima em carga tecnicamente admissível do veículo	M	

(1) M = obrigatório (do inglês "M" de "mandatory") quando esteja disponível no registo nacional, O = opcional.

(2) Código harmonizado da União, ver Diretiva 1999/37/CE."

#### *Artigo 4.º*

#### *Transposição*

- Os Estados-Membros põem em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva até ... [dois anos após a data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa]. Do facto informam imediatamente a Comissão.

As disposições adotadas pelos Estados-Membros fazem referência à presente diretiva ou são acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros estabelecem o modo como é feita essa referência.

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

*Artigo 5.º*

*Entrada em vigor*

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

*Artigo 6.º*  
*Destinatários*

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em ..., em

*Pelo Parlamento Europeu*  
*O Presidente*

*Pelo Conselho*  
*O Presidente*

---

## ANEXO

1) No ponto 3 do anexo 0 da Diretiva 1999/62/CE é aditado o seguinte quadro:

"Limites de emissões Euro VI

	Valores-limite							
	Monóxido de carbono (CO) (mg/kWh)	Hidrocarbonetos totais (THC) (mg/kWh)	Hidrocarbonetos não metânicos (NMHC) (mg/kWh)	Metano (CH <sub>4</sub> ) (mg/kWh)	Óxidos de azoto (NO <sub>x</sub> ) <sup>(1)</sup> (mg/kWh)	Amoníaco (NH <sub>3</sub> ) (ppm)	Massa de partículas (mg/kWh)	Número de partículas (#/kWh)
Ciclo de condução em estado estacionário harmonizado a nível mundial (WHSC) (IC)	1 500	130			400	10	10	8,0 x 10 <sup>11</sup>
Ciclo de ensaio WHTC (IC)	4 000	160			460	10	10	6,0 x 10 <sup>11</sup>
Ciclo de ensaio WHTC (IF)	4 000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 <sup>11</sup>

Nota:

IF = Ignição por faísca.

IC = Ignição por compressão.

<sup>(1)</sup> O nível admissível da componente de NO<sub>2</sub> no valor-limite dos NO<sub>x</sub> pode ser definido posteriormente.";

2) O anexo II da Diretiva 1999/62/CE passa a ter a seguinte redação:

"ANEXO II

MONTANTES MÁXIMOS EM EUROS DOS DIREITOS DE UTILIZAÇÃO,  
INCLUINDO CUSTOS ADMINISTRATIVOS, REFERIDOS NO ARTIGO 7.º-A, N.º 2

Anuais

	máximo três eixos	mínimo quatro eixos
Euro 0	1 899	3 185
Euro I	1 651	2 757
Euro II	1 428	2 394
Euro III	1 242	2 073
Euro IV	1 081	1 803
Euro V	940	1 567
Euro VI	855	1 425

Mensais, semanais e diários

As taxas máximas mensais, semanais e diárias são proporcionais à duração da utilização da infraestrutura.";

- 3) O anexo III da Diretiva 1999/62/CE é alterado do seguinte modo:
- a) No ponto 2.1, o sexto travessão passa a ter a seguinte redação:
- "– A repartição dos custos pelos veículos pesados faz-se numa base objetiva e transparente, tendo em conta a proporção do tráfego de veículos pesados 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<sup>1</sup>.";
- b) No ponto 2.2, o segundo travessão passa a ter a seguinte redação:
- "– 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.";
- c) No ponto 4, o título passa a ter a seguinte redação:
- "4. Quota parte de tráfego de veículos pesados, coeficientes de equivalência e mecanismo de correção";

---

<sup>1</sup> A aplicação de coeficientes de equivalência pelos Estados-Membros pode ter em conta a construção de eixos rodoviários realizada em diversas fases ou segundo uma abordagem de "longo ciclo de vida".

d) No ponto 4, o primeiro travessão passa a ter a seguinte redação:

"– O cálculo das portagens baseia-se no número de quilómetros, real ou previsível, percorridos pelos veículos pesados, ajustado, se for caso disso, por coeficientes de equivalência de modo a ter devidamente em conta o aumento dos custos de construção e de reparação das infraestruturas utilizadas pelos veículos pesados.";

4) O anexo III-A da Diretiva 1999/62/CE passa a ter a seguinte redação:

"ANEXO III-A

#### REQUISITOS MÍNIMOS PARA A APLICAÇÃO DE TAXAS DE EXTERNALIDADE

O presente anexo estabelece os requisitos mínimos para a aplicação de taxas de externalidade e, se for caso disso, para o cálculo da taxa máxima de externalidade.

##### 1. Partes da rede rodoviária abrangidas

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

Se o Estado-Membro pretender aplicar uma taxa de externalidade unicamente numa parte ou partes da rede rodoviária que compõem a sua quota-parte no âmbito da rede rodoviária transeuropeia e respetivas autoestradas, essa parte ou partes serão selecionadas com base numa avaliação que determine se a imposição de uma taxa de externalidade noutras partes da rede rodoviária assim composta pode ter efeitos negativos no ambiente, na saúde pública ou na segurança rodoviária.

A partir de ... [quatro anos após a data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa], os Estados-Membros que tencionem não aplicar taxa de externalidade pela poluição atmosférica em troços específicos da sua rede rodoviária com portagem selecionam igualmente esses troços com base na referida avaliação.

## 2. Veículos, estradas e períodos de utilização abrangidos

Sempre que um Estado-Membro tencione aplicar uma taxa de externalidade superior aos valores de referência especificados no anexo III-B ou III-C, deve comunicar à Comissão a classificação dos veículos em função da qual a taxa de externalidade varia. Se for o caso, deve igualmente notificar a Comissão da localização das estradas em que é aplicada uma taxa de externalidade mais elevada ["estradas suburbanas (incluindo autoestradas)"] ou menos elevada ["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 mais elevada relacionada com o ruído devido a um nível maior de poluição sonora.

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 PM<sub>10</sub> e o NO<sub>2</sub>), assim como o número de dias (para as PM<sub>10</sub>) e horas (para o NO<sub>2</sub>) em que os valores-limite estabelecidos na Diretiva 2008/50/CE são excedidos. Os critérios aplicados constam da notificação.

### 3. Montante da taxa

A presente secção é aplicável sempre que um Estado-Membro tenciona aplicar uma taxa de externalidade superior aos valores de referência especificados no anexo III-B ou III-C.

O Estado-Membro ou, conforme o caso, uma autoridade independente, deve determinar um montante específico único para cada classe de veículos, tipo de estradas e período de utilização, consoante o aplicável. A estrutura de tarifação resultante deve ser transparente, publicada e aplicável em condições idênticas a todos os utentes. A publicação deve ser efetuada atempadamente antes da aplicação. São publicados todos os parâmetros, dados e outras informações necessários para se compreender como são calculados os vários elementos da externalidade.

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

Na determinação do montante deve ponderar-se o risco de desvio de tráfego e as eventuais incidências negativas na segurança rodoviária, no ambiente e no nível de congestionamento, bem como quaisquer soluções que permitam minorar esses riscos.

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

#### 4. Elementos da externalidade

##### 4.1. Custo da poluição atmosférica originada pelo tráfego

Sempre que um Estado-Membro tencione aplicar uma taxa de externalidade superior aos valores de referência especificados no anexo III-B, esse Estado-Membro, ou, se for caso disso, uma autoridade independente, devem calcular o custo imputável da poluição atmosférica originada pelo tráfego aplicando a fórmula que se segue:

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

em que:

- $PCV_{ij}$  = custo da poluição atmosférica para um veículo da classe i e uma estrada do tipo j (euros/veículo.quilómetro)
- $EF_{ik}$  = fator de emissão para um poluente k e um veículo da classe i (gramas/veículo.quilómetro)
- $PC_{jk}$  = custo para um poluente k e uma estrada do tipo j (euros/grama)

Os fatores de emissão devem ser os usados pelos Estados-Membros para estabelecer os inventários nacionais de emissões previstos na Diretiva (UE) 2016/2284 do Parlamento Europeu e do Conselho\* (que exige a utilização do guia EMEP/AEA para o inventário das emissões de poluentes atmosféricos\*\*). O custo monetário dos poluentes deve ser estimado pelo Estado-Membro ou, se for caso disso, pela autoridade independente referida no artigo 7.º-C, n.º 2, da presente diretiva, fazendo uso de métodos cientificamente comprovados.

A fim de calcular os custos monetários da poluição atmosférica, o Estado-Membro ou, conforme o caso, uma autoridade independente, pode aplicar métodos alternativos cientificamente comprovados que utilizem os dados de medição dos poluentes atmosféricos e o valor local do custo monetário desses poluentes.

#### 4.2. Custo da poluição sonora originada pelo tráfego

Sempre que um Estado-Membro tencione aplicar uma taxa de externalidade superior aos valores de referência especificados no anexo III-B, esse Estado-Membro, ou, se for caso disso, uma autoridade independente, deve calcular o custo imputável da poluição sonora provocada pelo tráfego aplicando as fórmulas que se seguem:

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

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

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

em que:

- $NCV_j$  = custo do ruído para um veículo pesado de mercadorias e uma estrada do tipo j (euros/veículo.kilómetro)
- $NC_{jk}$  = custo do ruído por pessoa exposta, para uma estrada do tipo j e um nível de ruído k (euros/pessoa)
- $POP_k$  = população exposta a um nível diário de ruído k por quilómetro (pessoa/kilómetro)

- WADT = média ponderada do tráfego diário (equivalente de ligeiro de passageiros)
- a e b são fatores de ponderação determinados pelos Estados-Membros por forma a que a taxa de ruído média ponderada daí resultante por veículo.kilómetro corresponda a NCVj (diariamente).

A poluição sonora originada pelo tráfego tem como referência o impacto do ruído sobre a saúde dos cidadãos na proximidade da estrada.

A população exposta ao nível de ruído k deve ser determinada a partir dos mapas estratégicos de ruído elaborados nos termos do artigo 7.º da Diretiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>\*\*\*</sup>, ou de outra fonte de dados equivalente.

O custo por pessoa exposta ao nível de ruído k deve ser estimado pelos Estados-Membros ou, conforme o caso, por uma autoridade independente, fazendo uso de métodos cientificamente comprovados.

Para determinar o tráfego diário médio ponderado, deve aplicar-se um fator de equivalência "e" entre veículos pesados de mercadorias e ligeiros de passageiros estabelecido com base nos níveis de emissões sonoras da média dos veículos ligeiros e da média dos veículos pesados de mercadorias e tendo ainda em conta o Regulamento (UE) n.º 540/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>\*\*\*\*</sup>.

Os Estados-Membros ou, conforme o caso, uma autoridade independente, podem estabelecer taxas de ruído diferenciadas para recompensar a utilização de veículos mais silenciosos, desde que tal não discrimine os veículos estrangeiros.

#### 4.3. Custo das emissões de CO<sub>2</sub> originadas pelo tráfego

Sempre que um Estado-Membro tencione aplicar uma taxa de externalidade para emissões de CO<sub>2</sub> superior aos valores de referência especificados no anexo III-C, esse Estado-Membro, ou, se for caso disso, uma autoridade independente, deve calcular o custo imputável com base em dados científicos utilizando uma abordagem de custos evitáveis, tendo em conta e explicando, em especial, os seguintes aspetos:

- a) O nível de emissões escolhido como meta;
- b) A estimativa das opções de atenuação;
- c) A estimativa do cenário de base;
- d) A aversão ao risco e às perdas;
- e) A ponderação do capital próprio.

Pelo menos seis meses antes de aplicar essa taxa de externalidade para as emissões de CO<sub>2</sub>, os Estados-Membros notificam a Comissão dessa aplicação.

- 
- \* Diretiva (UE) 2016/2284 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016, relativa à redução das emissões nacionais de certos poluentes atmosféricos, que altera a Diretiva 2003/35/CE e revoga a Diretiva 2001/81/CE (JO L 344 de 17.12.2016, p. 1).
- \*\* Metodologia da Agência Europeia do Ambiente: "EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2019 – Technical guidance to prepare national emission inventories"("EMEP/EEA Guia para o inventário das emissões de poluentes do ar de 2019 - Orientações técnicas para preparar inventários nacionais de emissões" - apenas disponível em língua inglesa; <http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>).
- \*\*\* Diretiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de junho de 2002, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente (JO L 189 de 18.7.2002, p. 12).
- \*\*\*\* Regulamento (UE) n.º 540/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014, relativo ao nível sonoro dos veículos a motor e dos sistemas silenciosos de substituição, e que altera a Diretiva 2007/46/CE e revoga a Diretiva 70/157/CEE (JO L 158 de 27.5.2014, p. 131).";

5) O anexo III-B da Diretiva 1999/62/CE passa a ter a seguinte redação:

"ANEXO III-B

#### 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.

#### Quadro 1

Valores de referência da taxa de externalidade aplicáveis aos veículos pesados de mercadorias

Classe de veículo	cêntimos/veículo.kilómetro	Suburbanas <sup>(1)</sup>	Interurbanas <sup>(2)</sup>
Veículo pesado de mercadorias com massa máxima em carga tecnicamente admissível inferior a 12 toneladas ou com dois eixos	Euro 0	18,6	9,9
	Euro I	12,6	6,4
	Euro II	12,5	6,3
	Euro III	9,6	4,8
	Euro IV	7,3	3,4
	Euro V	4,4	1,8
	Euro VI	2,3	0,5
	Menos poluentes do que Euro VI, incluindo veículos com nível nulo de emissões	2,0	0,3

Classe de veículo	cêntimos/veículo.kilómetro	Suburbanas <sup>(1)</sup>	Interurbanas <sup>(2)</sup>
Veículo pesado de mercadorias com massa máxima em carga tecnicamente admissível entre 12 e 18 toneladas ou com três eixos	Euro 0	24,6	13,7
	Euro I	15,8	8,4
	Euro II	15,8	8,4
	Euro III	12,5	6,6
	Euro IV	9,2	4,5
	Euro V	5,6	2,7
	Euro VI	2,8	0,7
	Menos poluentes do que Euro VI, incluindo veículos com nível nulo de emissões	2,3	0,3
Veículo pesado de mercadorias com massa máxima em carga tecnicamente admissível entre 18 e 32 toneladas ou com quatro eixos	Euro 0	27,8	15,8
	Euro I	20,4	11,3
	Euro II	20,4	11,2
	Euro III	16,3	8,9
	Euro IV	11,8	6,0
	Euro V	6,6	3,4
	Euro VI	3,1	0,8
	Menos poluentes do que Euro VI, incluindo veículos com nível nulo de emissões	2,5	0,3

Classe de veículo	cêntimos/veículo.kilómetro	Suburbanas <sup>(1)</sup>	Interurbanas <sup>(2)</sup>
Veículo pesado de mercadorias com massa máxima em carga tecnicamente admissível superior a 32 toneladas ou com 5 ou mais eixos	Euri 0	33,5	19,4
	Euro I	25,0	14,1
	Euro II	24,9	13,9
	Euro III	20,1	11,1
	Euro IV	14,2	7,5
	Euro V	7,6	3,8
	Euro VI	3,4	0,8
	Menos poluentes do que Euro VI, incluindo veículos com nível nulo de emissões	2,8	0,3

(1) Entende-se por "suburbanas" as áreas com uma densidade populacional entre 150 e 900 habitantes/km<sup>2</sup> (densidade populacional média de 300 habitantes/km<sup>2</sup>).

(2) Entende-se por "interurbanas" as áreas com uma densidade populacional inferior a 150 habitantes/km<sup>2</sup>.

Se a menor dispersão, o declive das estradas, a altitude ou as inversões térmicas o justificarem, os valores do quadro 1 podem ser multiplicados por um fator máximo de 2 nas zonas montanhosas e em torno das aglomerações. Se existirem dados científicos que justifiquem um fator de zonas montanhosas ou de aglomerações superior, este valor de referência pode ser aumentado com base numa justificação pormenorizada.";

6) À Diretiva 1999/62/CE, é aditado o seguinte anexo:

"ANEXO III-C

VALORES DE REFERÊNCIA DA TAXA DE EXTERNALIDADE APLICÁVEIS ÀS EMISSÕES DE CO<sub>2</sub>

O presente anexo estabelece os valores de referência da taxa de externalidade tendo em conta o custo das emissões de CO<sub>2</sub>.

Quadro 1

Valores de referência da taxa de externalidade aplicáveis às emissões de CO<sub>2</sub> de veículos pesados de mercadorias

Classe de veículo		cêntimos/veículo.kilómetro	Estradas interurbanas (incluindo autoestradas)
Veículo pesado de mercadorias com massa máxima em carga tecnicamente admissível inferior a 12 toneladas ou com dois eixos	Classe 1 de emissões de CO <sub>2</sub>	Euro 0	4,5
		Euro I	4,0
		Euro II	
		Euro III	
		Euro IV	
		Euro V	
	Euro VI		
	Classe 2 de emissões de CO <sub>2</sub>		3,8
	Classe 3 de emissões de CO <sub>2</sub>		3,6
	Veículo com nível baixo de emissões		2,0
	Veículo com nível nulo de emissões		0

Classe de veículo		cêntimos/veículo.kilómetro	Estradas interurbanas (incluindo autoestradas)
Veículo pesado de mercadorias com massa máxima em carga tecnicamente admissível entre 12 e 18 toneladas ou com três eixos	Classe 1 de emissões de CO <sub>2</sub>	Euro 0	6,0
		Euro I	5,2
		Euro II	
		Euro III	
	Classe 2 de emissões de CO <sub>2</sub>	Euro IV	5,0
		Euro V	
		Euro VI	
Classe 3 de emissões de CO <sub>2</sub>		4,8	
Veículo com nível baixo de emissões		4,5	
Veículo com nível nulo de emissões		2,5	
Veículo com nível nulo de emissões		0	
Veículo pesado de mercadorias com massa máxima em carga tecnicamente admissível entre 18 e 32 toneladas ou com quatro eixos	Classe 1 de emissões de CO <sub>2</sub>	Euro 0	7,9
		Euro I	6,9
		Euro II	
		Euro III	
		Euro IV	6,7
		Euro V	
		Euro VI	
	Classe 2 de emissões de CO <sub>2</sub>		6,4
	Classe 3 de emissões de CO <sub>2</sub>		6,0
	Veículo com nível baixo de emissões		3,4
	Veículo com nível nulo de emissões		0

Classe de veículo		cêntimos/veículo.kilómetro	Estradas interurbanas (incluindo autoestradas)
Veículo pesado de mercadorias com massa máxima em carga tecnicamente admissível superior a 32 toneladas ou com 5 ou mais eixos	Classe 1 de emissões de CO <sub>2</sub>	Euro 0	9,1
		Euro I	8,1
		Euro II	
		Euro III	
		Euro IV	8,0
		Euro V	
		Euro VI	
	Classe 2 de emissões de CO <sub>2</sub>		7,6
	Classe 3 de emissões de CO <sub>2</sub>		7,2
	Veículo com nível baixo de emissões		4,0
Veículo com nível nulo de emissões		0	

".

- 7) No anexo IV da Diretiva 1999/62/CE, o quadro "Conjuntos de veículos (veículos articulados e conjuntos veículo-reboque)" passa a ter a seguinte redação:

"Conjuntos de veículos (veículos articulados e conjuntos veículo-reboque)

Eixos motores equipados com suspensão pneumática ou considerada equivalente		Outros sistemas de suspensão dos eixos motores		Classe de danos
Número de eixos e massa máxima em carga tecnicamente admissível (em toneladas)		Número de eixos e massa máxima em carga tecnicamente admissível (em toneladas)		
Igual ou superior a	Inferior a	Igual ou superior a	Inferior a	
2 + 1 eixos				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	

Eixos motores equipados com suspensão pneumática ou considerada equivalente		Outros sistemas de suspensão dos eixos motores		Classe de danos
Número de eixos e massa máxima em carga tecnicamente admissível (em toneladas)		Número de eixos e massa máxima em carga tecnicamente admissível (em toneladas)		
Igual ou superior a	Inferior a	Igual ou superior a	Inferior a	
2 + 2 eixos				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
2 + 3 eixos				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
2 + 4 eixos				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
3 + 1 eixos				II
30	32	30	32	
32	35			
		32	35	III

Eixos motores equipados com suspensão pneumática ou considerada equivalente		Outros sistemas de suspensão dos eixos motores		Classe de danos
Número de eixos e massa máxima em carga tecnicamente admissível (em toneladas)		Número de eixos e massa máxima em carga tecnicamente admissível (em toneladas)		
Igual ou superior a	Inferior a	Igual ou superior a	Inferior a	
3 + 2 eixos				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
3 + 3 eixos				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
7 eixos				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
Pelo menos 8 eixos				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III

”;

8) À Diretiva 1999/62/CE, são aditados os seguintes anexos:

"ANEXO V

## REQUISITOS MÍNIMOS PARA A APLICAÇÃO DE TAXAS DE CONGESTIONAMENTO

O presente anexo estabelece os requisitos mínimos para a aplicação de taxas de congestionamento.

1. Partes da rede sujeitas a uma taxa de congestionamento, veículos e períodos abrangidos

Os Estados-Membros especificam pormenorizadamente:

- a) A parte ou partes da sua rede que constitui a sua quota-parte da rede rodoviária transeuropeia e respetivas autoestradas referidas no artigo 7.º, n.º 1, abrangidas por uma taxa de congestionamento, nos termos do artigo 7.º-DA, n.ºs 1 e 3.
- b) A classificação dos troços da rede abrangidos pela taxa de congestionamento enquanto estrada "metropolitana" e "não metropolitana". Os Estados-Membros utilizam os critérios estabelecidos no quadro 1 para efeitos da determinação da classificação de cada troço de estrada.

## Quadro 1

Crêterios para a classifica o das estradas na rede referidas na alínea a) como "metropolitanas" e "não metropolitanas"

Categoria da estrada	Cr�terio de classifica�o
"metropolitana"	Tro�os da rede dentro de aglomera�es com uma popula�o de 250 000 habitantes ou mais
"n�o metropolitana"	Tro�os da rede n�o qualificados como "estrada metropolitana"

- c) Períodos durante os quais   aplicável a taxa a cada um dos segmentos. Sempre que se aplicam diferentes níveis de tarifaço ao longo de todo o período de tarifaço, os Estados-Membros devem indicar claramente o início e o final de cada período durante o qual   aplicada uma taxa específica.

Os Estados-Membros devem utilizar os coeficientes de equivalência previstos no quadro 2 para efeitos de determina o da propor o entre os níveis de tarifaço para as diferentes categorias de veículos:

## Quadro 2

Coeficientes de equivalência para determinação da proporção entre os níveis da taxa de congestionamento aplicáveis às diferentes categorias de veículos

Categoria do veículo	Coeficiente de equivalência
Veículos ligeiros	1
Veículos pesados de mercadorias sem reboque	1,9
Autocarros e camionetas	2,5
Veículos pesados de mercadorias articulados	2,9

### 2. Montante da taxa

Para cada categoria de veículos, troço de estrada e período de tempo, os Estados-Membros ou, conforme o caso, uma autoridade independente, devem determinar um montante específico único, estabelecido em conformidade com as disposições da secção 1 do presente anexo, tendo em conta o correspondente valor máximo estabelecido no quadro do anexo VI. A estrutura de tarifação resultante deve ser transparente, publicada e aplicável em condições idênticas a todos os utentes.

Antes de aplicarem uma taxa de congestionamento, os Estados-Membros devem proceder à publicação atempada de todos os seguintes elementos:

- a) Todos os parâmetros, dados e outras informações necessárias para se compreender a forma como são estabelecidas a classificação das estradas e dos veículos e determinados os períodos de aplicação da taxa;
- b) A descrição completa das taxas de congestionamento que se aplicam a cada categoria de veículo em cada troço de estrada e durante cada período.

Os Estados-Membros devem facultar à Comissão todas as informações a publicar ao abrigo das alíneas a) e b).

Antes de proceder à determinação da taxa, é necessário ter em conta o risco de desvio de tráfego e quaisquer eventuais incidências negativas na segurança rodoviária, no ambiente e no nível de congestionamento, bem como quaisquer soluções que permitam minorar esses riscos.

Sempre que um Estado-Membro tenciona aplicar taxas de congestionamento de valor superior aos valores de referência estabelecidos no quadro do anexo VI, deve notificar à Comissão o seguinte:

- i) A localização das estradas sujeitas a taxas de congestionamento;

- ii) A classificação das estradas como "estrada metropolitana" e "estrada não metropolitana", como especificado na alínea b) do ponto 1;
- iii) Os períodos durante os quais é aplicável a taxa, como especificado na alínea c) do ponto 1;
- iv) Qualquer isenção parcial ou total aplicada a miniautocarros, autocarros e camionetas.

### 3. Acompanhamento

O Estado-Membro ou, conforme o caso, uma autoridade independente, deve controlar a eficácia do modelo de tarifação em termos de redução do congestionamento. Deve ajustar de três em três anos, se necessário, a estrutura de tarifação, o período ou períodos de tarifação e o montante específico da taxa fixado para cada categoria de veículo, tipo de estrada e período de utilização em função da evolução da oferta e da procura de transporte.

## ANEXO VI

### VALORES DE REFERÊNCIA DAS TAXAS DE CONGESTIONAMENTO

O presente anexo estabelece os valores de referência da taxa de congestionamento.

Do quadro abaixo constam os valores de referência aplicáveis aos veículos ligeiros. As taxas de congestionamento aplicáveis às outras categorias de veículos devem ser estabelecidas multiplicando-se a taxa aplicada aos veículos ligeiros pelos coeficientes de equivalência previstos no quadro do anexo V.

#### Quadro

Valores de referência da taxa de congestionamento aplicáveis aos veículos ligeiros

cêntimos/veículo.kilómetro	Estrada metropolitana	Estrada não metropolitana
Autoestradas	25,9	23,7
Estradas principais	61,0	41,5

#### ANEXO VII

#### DESEMPENHO EM MATÉRIA DE EMISSÕES

O presente anexo especifica o desempenho em matéria de emissões de poluentes que determina a diferenciação das portagens e direitos de utilização, nos termos do artigo 7.º-GB, n.º 1, alínea b).

## Quadro

### Critérios de desempenho em matéria de emissões de poluentes para os veículos ligeiros

Portagens e direitos de utilização	5-15 % inferior à taxa mais elevada	15-25 % inferior à taxa mais elevada	25-35 % inferior à taxa mais elevada	Até 75 % inferior à taxa mais elevada
Desempenho em matéria de emissões	Euro-6d-temp-x <sup>#</sup>	Euro-6d-x <sup>#</sup>	Valores máximos declarados para emissões de poluentes em condições reais de condução (RDE) <sup>##</sup> < 80 % dos limites de emissões aplicáveis	Veículos com nível nulo de emissões

# em que x pode estar vazio ou ser um dos seguintes (EVAP, EVAP-ISC, ISC ou ISC-FCM)

## para NO<sub>x</sub> e o número de partículas (PN), como indicado no ponto 48.2 do certificado de conformidade, no anexo VIII, apêndice, do Regulamento de Execução (UE) 2020/683 da Comissão\*.

---

\* Regulamento de Execução (UE) 2020/683 da Comissão, de 15 de abril de 2020, que executa o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito aos requisitos administrativos para a homologação e a fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos (JO L 163 de 26.5.2020, p. 1)."

---