



Bruxelas, 28 de outubro de 2022
(OR. en)

13790/22

**Dossiê interinstitucional:
2017/0115(CNS)**

**FISC 205
ECOFIN 1061
TRANS 658**

NOTA

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Comité de Representantes Permanentes/Conselho
Assunto:	Projeto de diretiva que altera a Diretiva 1999/62/CE, relativa à aplicação de imposições aos veículos pela utilização de infraestruturas rodoviárias, no que respeita a certas disposições em matéria de impostos sobre veículos pesados de mercadorias – Acordo político

I. CONTEXTO

1. Em 31 de maio de 2017, a Comissão publicou uma proposta de diretiva do Conselho que altera a Diretiva 1999/62/CE, relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infraestruturas, no que respeita a certas disposições em matéria de impostos sobre veículos¹.
2. A Comissão apresentou a proposta juntamente com outra proposta de alteração da Diretiva 1999/62/CE no que respeita às portagens e direitos de utilização², no âmbito do primeiro pacote da mobilidade. Em conjunto, estas duas propostas visam promover a aplicação de taxas rodoviárias relacionada com a distância percorrida, a fim de incentivar operações de transporte rodoviário mais limpas e mais eficientes.
3. A proposta relativa às portagens e direitos de utilização visava eliminar progressivamente os direitos baseados no tempo de utilização ("vinhetas") e alargar o princípio da tarifação rodoviária a mais veículos, com base em metodologias mais simples e mais ecológicas para o cálculo das taxas rodoviárias.

¹ Doc. 10175/17.

² Doc. 9672/17.

4. O objetivo da proposta relativa à tributação dos veículos era proporcionar aos Estados-Membros maior margem de manobra para reduzir os impostos sobre os veículos pesados de mercadorias, reduzindo gradualmente as taxas mínimas dos impostos estabelecidas no anexo da Diretiva 1999/62/CE ("Diretiva Eurovinheta").
5. Embora a Diretiva Eurovinheta tenha sido alterada duas vezes antes de 2017³, as disposições em matéria de tributação dos veículos não foram alteradas desde a adoção da diretiva original, em 1999, causando a erosão do valor dos níveis mínimos constantes do respetivo anexo.
6. Entretanto, a maioria dos Estados-Membros começou a aplicar imposições aos veículos pesados de mercadorias em função da distância percorrida, através da introdução de portagens. Contudo, permanecem na obrigação de cobrar impostos sobre os veículos pesados de mercadorias, que, por natureza, não refletem qualquer utilização específica das infraestruturas.
7. O Comité das Regiões Europeu emitiu parecer sobre a proposta relativa à tributação dos veículos em 31 de janeiro de 2018⁴, o Comité Económico e Social Europeu em 2 de março de 2018⁵ e o Parlamento Europeu em 4 de julho de 2018⁶. Todos eles apoiam o objetivo da proposta da Comissão.

II. TRABALHOS NO CONSELHO

8. Em setembro de 2017, sob a Presidência estónia do Conselho, ficou decidido que as duas propostas de alteração da Diretiva Eurovinheta seriam tratadas como um pacote no Grupo dos Transportes Terrestres. A proposta relativa à tributação dos veículos foi, por conseguinte, apresentada nesse grupo de trabalho em 23 de outubro de 2017. Posteriormente, os trabalhos sobre a proposta foram suspensos, enquanto se aguardavam progressos relativamente à proposta sobre portagens e direitos de utilização.

³ Pelas Diretivas 2006/38/CE e 2011/76/UE.

⁴ Parecer do Comité das Regiões Europeu intitulado "A Europa em movimento: promover soluções de mobilidade sem descontinuidades", CDR3560/2017.

⁵ Parecer do Comité Económico e Social Europeu, EESC-2017-2888.

⁶ Resolução legislativa do Parlamento Europeu, de 4 de julho de 2018, sobre a proposta de diretiva do Conselho que altera a Diretiva 1999/62/CE, relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infraestruturas, no que respeita a certas disposições em matéria de impostos sobre veículos, P8_TA(2018)0289.

9. Entretanto, os debates sobre a proposta relativa às portagens e direitos de utilização prosseguiram sob a forma de trilogos. Em 2021, o Comité de Representantes Permanentes e a Comissão dos Transportes e do Turismo do Parlamento Europeu (TRAN) confirmaram o acordo alcançado nos trilogos, e em 17 de janeiro de 2022 o Parlamento Europeu aprovou a posição do Conselho em primeira leitura, sem alterações. O ato foi posteriormente publicado no Jornal Oficial em 4 de março de 2022⁷.
10. Uma vez que a proposta relativa aos direitos de utilização fora adotada e que a proposta relativa aos impostos sobre veículos pesados de mercadorias ainda estava em discussão, a Presidência checa decidiu retomar os debates sobre a proposta no âmbito do Grupo das Questões Fiscais, tendo em conta a base jurídica da proposta (artigo 113.º do TFUE) e o objeto principal da proposta (fiscalidade). A Presidência organizou reuniões do Grupo das Questões Fiscais sobre a proposta em 15 de setembro e 7 de outubro de 2022.
11. Na primeira reunião, a Comissão apresentou a sua proposta, inserindo-a no contexto do primeiro pacote da mobilidade. A diretiva em apreço é a única parte que ainda não foi adotada. A Comissão explicou que a prevenção dos novos registos transfronteiriços de veículos por razões fiscais é assegurada por instrumentos do pacote adotados em 2020: a diretiva sobre o destacamento de condutores⁸, o regulamento sobre o tempo de condução, os períodos de repouso e os tacógrafos⁹ e o regulamento sobre o acesso ao mercado de transporte rodoviário da UE¹⁰.

⁷ JO L 69 de 4.3.2022, p 1.

⁸ Diretiva (UE) 2020/1057 que estabelece regras específicas no que se refere à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores do setor do transporte rodoviário e que altera a Diretiva 2006/22/CE no que diz respeito aos requisitos de execução e o Regulamento (UE) n.º 1024/2012, JO L 249 de 31.7.2020, p. 49.

⁹ Regulamento (UE) 2020/1054 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos em matéria de tempos máximos de condução diária e semanal, à duração mínima das pausas e dos períodos de repouso diário e semanal e o Regulamento (UE) n.º 165/2014 no que diz respeito ao posicionamento por meio de tacógrafos, JO L 249 de 31.7.2020, p. 1.

¹⁰ Regulamento (UE) 2020/1055 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que altera os Regulamentos (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 e (UE) n.º 1024/2012 com vista à sua adaptação à evolução no setor dos transportes rodoviários, JO L 249 de 31.7.2020, p. 17.

12. Na segunda reunião, a Comissão forneceu dados atualizados sobre o mercado dos transportes rodoviários de mercadorias e explicações sobre as medidas tomadas para eliminar as práticas comerciais ilícitas, assegurando que os operadores de transportes estão efetivamente estabelecidos no Estado-Membro em que exercem as suas principais atividades. Os dados apresentados mostram que a redução das taxas mínimas de imposto sobre os veículos pesados de mercadorias teria um impacto negligenciável nos incentivos à deslocalização das empresas de transporte de mercadorias, que poderia afetar a matéria coletável dos Estados-Membros.
13. Além disso, a Presidência checa apresentou um texto de compromisso cujas principais características consistem na possibilidade de reduzir as taxas mínimas para zero a partir da entrada em vigor da diretiva (descartando a redução gradual proposta pela Comissão) e um considerando destinado a tranquilizar os Estados-Membros no sentido de que a redução das taxas mínimas lhes deixa uma ampla margem discricionária para manterem as taxas de imposto que atualmente aplicam aos veículos pesados de mercadorias.
14. A maioria dos Estados-Membros acolheu favoravelmente e apoiou o texto de compromisso da Presidência, cujo principal objetivo consiste em garantir a maior flexibilidade possível. Alguns Estados-Membros manifestaram as suas preocupações relativamente ao início da aplicação da diretiva e ao seu alinhamento com o Tratado Eurovinheta, à necessidade de manter o anexo I caso as taxas sejam reduzidas para zero e ao possível impacto orçamental resultante da pressão no sentido de reduzir as taxas nacionais quando outros Estados-Membros tenham reduzido as suas.
15. Assim sendo, a Presidência apresentou um texto de compromisso revisto na reunião do Grupo das Questões Fiscais (Alto Nível), com o objetivo de responder às preocupações manifestadas pelas delegações. Mais especificamente, foi adiada a entrada em vigor e foi inserida uma cláusula de revisão. Apesar do amplo apoio manifestado na reunião a este texto, algumas delegações ainda não estavam em condições de levantar as respetivas reservas.
16. Em resposta às preocupações manifestadas, a Presidência decidiu alterar a data de aplicação da diretiva, adiando-a para 1 de janeiro de 2026 no texto constante do anexo à presente nota.

III. PRÓXIMAS ETAPAS

17. Atendendo ao que precede, convida-se o Comité de Representantes Permanentes a:

- chegar a acordo sobre o texto constante do anexo à presente nota;
 - sugerir ao Conselho que chegue a acordo político sobre o projeto de diretiva, com base no texto de compromisso da Presidência constante do anexo à presente nota.
-

2017/0115 (CNS)

Projeto de

DIRETIVA DO CONSELHO

que altera a Diretiva 1999/62/CE, relativa à aplicação de imposições aos veículos pela utilização de infraestruturas rodoviárias, no que respeita a certas disposições em matéria de impostos sobre veículos pesados de mercadorias

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 113.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu¹¹,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹²,

Deliberando de acordo com um processo legislativo especial,

Considerando o seguinte:

- (1) No seu Livro Branco de 28 de março de 2011¹³, a Comissão estabeleceu um objetivo de transição para a plena aplicação dos princípios do "poluidor-pagador" e do "utilizador-pagador", a fim de gerar receitas e garantir o financiamento dos investimentos futuros no setor dos transportes.
- (2) Por natureza, os impostos anuais sobre veículos pesados de mercadorias são pagamentos sem contrapartida relacionados com o facto de o veículo estar registado em nome do contribuinte durante um determinado período e, como tal, não refletem uma utilização específica das infraestruturas. Por razões semelhantes, os impostos sobre veículos pesados de mercadorias não são eficazes no que se refere a incentivar operações mais limpas e mais eficientes ou a reduzir o congestionamento.

¹¹ JO C [...], [...], p. [...].

¹² JO C [...], [...], p. [...].

¹³ Livro Branco de 28 de março de 2011, "Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos" (COM(2011) 144 final).

- (3) As portagens, dado estarem diretamente ligadas à utilização das estradas, são consideravelmente mais adequadas para alcançar estes objetivos. Em conformidade com o artigo 7.º-K da Diretiva 1999/62/CE, os Estados-Membros que introduzirem portagens podem prever uma compensação adequada aos transportadores nacionais.
- (4) A aplicação de impostos sobre veículos pesados de mercadorias representa um custo que a indústria teve, até agora, em qualquer caso, de suportar, ainda que a cobrança das portagens fosse da competência dos Estados-Membros. Por conseguinte, os impostos sobre veículos pesados de mercadorias podem atuar como obstáculo à introdução de portagens.
- (5) Por conseguinte, os Estados-Membros deverão dispor de maior margem de manobra para reduzir os impostos sobre veículos pesados de mercadorias, nomeadamente através da redução para 0 euros de todas as taxas mínimas de imposto estabelecidas na Diretiva 1999/62/CE. Sem prejuízo desta possibilidade, os Estados-Membros deverão poder manter em vigor os impostos sobre veículos que atualmente cobram aos veículos pesados de mercadorias, substituir esses impostos por outro imposto da mesma natureza ou abolir os referidos impostos e reintroduzi-los posteriormente.
- (6) A redução para 0 euros de todas as taxas mínimas de imposto estabelecidas na Diretiva 1999/62/CE não afeta a possibilidade de os Estados-Membros manterem as taxas reduzidas ou as isenções concedidas aos veículos pesados de mercadorias antes da adoção da presente diretiva.
- (7) Tendo em conta a importância de assegurar o bom funcionamento do mercado interno, a Comissão deverá avaliar a redução de todas as taxas mínimas de imposto estabelecidas na Diretiva 1999/62/CE até 1 de janeiro de 2030.
- (8) A Diretiva 1999/62/CE deverá, por conseguinte, ser alterada em conformidade,

ADOTOU A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

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

- (1) O título do capítulo II passa a ter a seguinte redação:
"Impostos sobre veículos pesados de mercadorias";

(2) O artigo 3.º é alterado do seguinte modo:

(a) [...] O n.º 1.º **é alterado do seguinte modo:**

i) [...] O proémio passa a ter a seguinte redação:

"1. "Os impostos sobre veículos pesados de mercadorias a que se refere o artigo 1.º, alínea a), são os seguintes";

ii) O travessão relativo à Croácia passa a ter a seguinte redação:

"— Croácia:

godišnja naknada za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila, posebna naknada za okoliš na vozila na motorni pogon,";

iii) O travessão relativo à Eslováquia passa a ter a seguinte redação:

"— Eslováquia:

daň z motorových vozidiel,";

iv) É suprimido o travessão relativo ao Reino Unido;

(b) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

"2. Os Estados-Membros que substituïrem um dos impostos referidos no n.º 1 por outro da mesma natureza ou que suprimirem um dos impostos referidos no n.º 1 e introduzirem posteriormente um imposto da mesma natureza informam desse facto a Comissão, que, se for caso disso, apresenta uma proposta legislativa destinada a atualizar o artigo 3.º, n.º 1.";

(c) É aditado o seguinte número:

"3. Qualquer que seja a estrutura dos impostos supramencionados, os Estados-Membros podem estabelecer as respetivas taxas para cada categoria ou subcategoria de veículos descrita no anexo I em conformidade com as taxas mínimas fixadas no referido anexo.";

- (3) O artigo 6.º passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 6.º

"1. Até 1 de janeiro de 2030, a Comissão avalia a aplicação e o impacto das disposições da presente diretiva em matéria de impostos sobre veículos pesados de mercadorias. Essa avaliação deve centrar-se na análise do impacto das referidas disposições no funcionamento do mercado interno.

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

- (4) No artigo 7, n.º 9, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

"c) Qualquer veículo abrangido pelas condições a seguir indicadas:

i) é utilizado para a defesa nacional ou para a proteção civil, pelos serviços de combate a incêndios e outros serviços de urgência, bem como pelas forças da ordem, ou é utilizado para manutenção das estradas; ou

ii) só ocasionalmente circula na via pública do Estado-Membro de registo e é utilizado por pessoas singulares ou coletivas cuja atividade principal não é o transporte de mercadorias, desde que os transportes efetuados pelo referido veículo não provoquem distorções de concorrência, e sob reserva de acordo da Comissão; ou

iii) pertence a uma pessoa com deficiência ou é utilizado por uma pessoa com deficiência; e";

- (5) O anexo I da Diretiva 1999/62/CE é substituído pelo texto que consta do anexo da presente diretiva.

Artigo 2.º

1. Os Estados-Membros põem em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva até [...] **31 de dezembro de 2025**. Os Estados-Membros comunicam imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros estabelecem o modo como deve ser feita a referência.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio abrangido pela presente diretiva.
3. Os Estados-Membros aplicam a presente diretiva a partir de [...] **1 de janeiro de 2026**.

Artigo 3.º

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

Artigo 4.º

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Conselho
O Presidente / A Presidente

ANEXO

"ANEXO I

TAXAS MÍNIMAS DOS IMPOSTOS APLICÁVEIS AOS VEÍCULOS PESADOS DE MERCADORIAS

Veículos a motor			
Número de eixos e peso bruto máximo autorizado (em toneladas)		Taxa mínima do imposto (em euros/ano)	
Igual ou superior a	Inferior a	Suspensão pneumática ou considerada equivalente do(s) eixo(s) motor(es) ¹⁴	Outros sistemas de suspensão do(s) eixo(s) motor(es)
2 eixos			
12	13	0	0
13	14	0	0
14	15	0	0
15	18	0	0
3 eixos			
15	17	0	0
17	19	0	0
19	21	0	0
21	23	0	0
23	25	0	0
25	26	0	0

¹⁴ Suspensão considerada equivalente segundo a definição do anexo II da Diretiva 96/53/CE do Conselho, de 25 de julho de 1996, que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade (JO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

4 eixos			
23	25	0	0
25	27	0	0
27	29	0	0
29	31	0	0
31	32	0	0

CONJUNTOS DE VEÍCULOS (VEÍCULOS ARTICULADOS E CONJUNTOS VEÍCULO-REBOQUE)			
Número de eixos e peso bruto máximo autorizado (em toneladas)		Taxa mínima do imposto (em euros/ano)	
Igual ou superior a	Inferior a	Suspensão pneumática ou considerada equivalente do(s) eixo(s) motor(es) ¹⁵	Outros sistemas de suspensão do(s) eixo(s) motor(es)

¹⁵ Suspensão considerada equivalente segundo a definição do anexo II da Diretiva 96/53/CE do Conselho, de 25 de julho de 1996, que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade (JO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

2 + 1 eixos			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	0
18	20	0	0
20	22	0	0
22	23	0	0
23	25	0	0
25	28	0	0
2 + 2 eixos			
23	25	0	0
25	26	0	0
26	28	0	0
28	29	0	0
29	31	0	0
31	33	0	0
33	36	0	0
36	38	0	0

2 + 3 eixos			
36	38	0	0
38	40	0	0
3 + 2 eixos			
36	38	0	0
38	40	0	0
40	44	0	0
3 + 3 eixos			
36	38	0	0
38	40	0	0
40	44	0	0

"