COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 23.6.2026
COM(2026) 292 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

sobre o exercício do poder de adotar atos delegados conferido à Comissão nos termos da Diretiva 1999/62/CE

1. Introdução

A Diretiva 1999/62/CE relativa à aplicação de imposições aos veículos pela utilização das infraestruturas rodoviárias([1]), com a última redação que lhe foi dada pela Diretiva (UE) 2025/2459([2]) (a «diretiva»), rege a imposição de taxas rodoviárias na União. A diretiva aplica os princípios do utilizador-pagador e do poluidor-pagador no transporte rodoviário.

A diretiva habilita a Comissão a adotar atos delegados em certos casos por um prazo de cinco anos a contar de 24 de março de 2022. A diretiva exige que a Comissão elabore um relatório a este respeito pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos.

Nos termos do artigo 9.º-D da diretiva, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados para alterar os anexos a seguir indicados, a fim de assegurar que estes refletem os progressos científicos e técnicos:

- anexo 0, que define os limites de emissão para as classes Euro,
- as fórmulas constantes dos pontos 4.1 e 4.2 do anexo III-A, sobre os requisitos mínimos para a aplicação de uma taxa de externalidade relativa à poluição atmosférica e sonora,
- os montantes indicados nos quadros dos anexos III-B e III-C, que estabelecem valores de referência das taxas de externalidade relativas à poluição atmosférica e sonora e às emissões de CO_2.

Nos termos do artigo 7.º-CB, n.º 4, da diretiva, a Comissão deve também, em determinadas circunstâncias, adotar atos delegados para alterar o anexo III-C da diretiva no que diz respeito aos valores de referência da taxa de externalidade para as emissões de CO_2, tendo em conta o preço efetivo do carbono aplicado aos combustíveis para o transporte rodoviário na União. A este respeito, o artigo 7.º-CB, n.º 4, da diretiva exige que a Comissão avalie, até 25 de março de 2027, a aplicação e a eficácia da taxa de externalidade para as emissões de CO2, bem como a sua coerência com a Diretiva 2003/87/CE, relativa à criação de um sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na União([3]), e com a Diretiva 2003/96/CE do Conselho([4]), e, com base nessa avaliação, apresente, se adequado, uma proposta legislativa para alterar este artigo. Em conformidade com a mesma disposição, se o artigo 7.º-CB da

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

([2]) Diretiva (UE) 2025/2459 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de novembro de 2025, que altera a Diretiva 1999/62/CE no respeitante à prorrogação do prazo durante o qual os veículos pesados com nível nulo de emissões podem beneficiar de reduções significativas das taxas de utilização da infraestrutura ou dos direitos de utilização, ou de isenções ao pagamento dessas taxas de utilização da infraestrutura ou direitos de utilização, (JO L 2025/2459, 4.12.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2459/oj).

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

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

diretiva não tiver sido alterado até 1 de janeiro de 2027, mas a Diretiva 2003/87/CE ou a Diretiva 2003/96/CE tiverem sido alteradas de forma a internalizar efetivamente pelo menos uma parte das externalidades das emissões de CO_2 provenientes do transporte rodoviário, a Comissão deve adotar atos delegados, alterando o anexo III-C da diretiva, para ajustar os valores de referência da taxa de externalidade para as emissões de CO_2, tendo em conta o preço efetivo do carbono aplicado aos combustíveis para o transporte rodoviário na União. O artigo 9.º-D, segundo parágrafo, da diretiva especifica que essas alterações devem limitar-se a assegurar que o nível da taxa de externalidade para as emissões de CO_2 das taxas de externalidade aplicáveis às emissões de CO_2 não exceda o necessário para internalizar as externalidades das emissões de CO_2 provenientes do transporte rodoviário. A este respeito, a Comissão está atualmente a realizar um estudo sobre a tarifação do carbono nas portagens e nos direitos de utilização, com o objetivo de avaliar a sua aplicação e coerência com o comércio de licenças de emissão e a tributação da energia. O projeto deverá estar concluído até ao final de 2026.

A base científica e técnica para os valores constantes dos anexos a que se refere o artigo 9.º-D, bem como dos anexos V e VI, é o Manual das externalidades do transporte rodoviário. Note-se, a este respeito, que a Comissão publicará, no segundo semestre de 2026, uma atualização deste manual.

2. Base jurídica do relatório

O presente relatório é exigido nos termos do artigo 9.º-E, n.º 2, da diretiva, que limita a delegação de poderes à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 24 de março de 2022, havendo a possibilidade de prorrogação tácita por períodos de igual duração. O presente relatório abrange o período compreendido entre 24 de março de 2022 e a data da sua adoção.

3. Exercício da delegação

O poder de adotar atos delegados, conferido à Comissão nos termos do artigo 9.º-E, n.º 2, da diretiva, ainda não foi exercido. A primeira razão é o facto de o ato delegado a que se refere o artigo 7.º-CB, n.º 4, da diretiva só dever ser considerado no caso de a Diretiva 2003/87/CE ou a Diretiva 2003/96/CE terem sido alteradas de forma a internalizar efetivamente pelo menos uma parte das externalidades das emissões de CO_2 provenientes do transporte rodoviário e de o artigo 7.º-CB não ter sido alterado até 1 de janeiro de 2027. Esta avaliação está atualmente em curso. A segunda razão é a ausência de progressos científicos ou técnicos significativos que poderiam ter sido considerados (ou seja, uma atualização do Manual),

O poder de adotar atos delegados continua a ser pertinente, em primeiro lugar, para assegurar a capacidade de ajustar os valores de referência estabelecidos no anexo III-C da diretiva, tendo em conta a avaliação a realizar pela Comissão em conformidade com o artigo 7.º-CB, n.º 4, da diretiva à luz da alteração da Diretiva 2003/87/CE e da aplicação do novo sistema de comércio de licenças de emissão (CELE 2)[5]; e, em segundo lugar, para manter a possibilidade de atualizar

[5]Diretiva (UE) 2023/959 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de maio de 2023, que altera a Diretiva 2003/87/CE, relativa à criação de um sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na União, e a Decisão (UE) 2015/1814, relativa à criação e ao funcionamento de uma reserva de estabilização do

determinados anexos para refletir os mais recentes progressos científicos e técnicos. Conforme acima referido, a Comissão publicará no segundo semestre de 2026 uma atualização do Manual das externalidades do transporte rodoviário.

4. Conclusão

Come mencionado na secção 3, a delegação de poderes na Comissão continua a ser pertinente para que a Diretiva 1999/62/CE seja efetivamente aplicada.

A Comissão convida o Parlamento Europeu e o Conselho a tomarem nota do presente relatório.

mercado para o sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa da União (JO L 130 de 16.5.2023, p. 134, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj).