



Bruxelles, 31.5.2017
COM(2017) 275 final

2017/0114 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

**de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă
pentru utilizarea anumitor infrastructuri**

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Un sistem de transport eficient și fiabil este esențial pentru buna funcționare a pieței interne și constituie un sector cheie al economiei. Cu toate că transportul rutier joacă rolul cel mai important în cadrul sistemului de transport interior, el este sursa unei serii de provocări de ordin socio-economic și de mediu (de exemplu schimbările climatice, poluarea atmosferică, poluarea fonică, congestiunea traficului). Tarifarea accesului la rețeaua rutieră poate juca un rol esențial în stimularea unor operațiuni mai puțin poluante și mai eficiente, iar conceperea sa într-un mod coerent este crucială pentru asigurarea unui tratament echitabil al utilizatorilor rețelei rutiere și a unei finanțări sustenabile a infrastructurii.

Directiva 1999/62/CE¹ oferă cadrul juridic privind taxarea vehiculelor grele de marfă (VGM) pentru utilizarea anumitor drumuri. Directiva are ca scop să elimine denaturarea concurenței dintre întreprinderile de transport, printr-o armonizare treptată a taxelor pe vehicule și prin stabilirea de mecanisme echitabile de taxare a utilizării infrastructurii. Ea stabilește niveluri minime de taxe pe vehicule pentru VGM-uri și specifică modalitățile de percepere a taxelor de utilizare a infrastructurii, inclusiv variația taxelor în funcție de performanța de mediu a vehiculelor.

Deocamdată, însă, directiva nu conține elemente care să contribuie în mod specific la reducerea emisiilor de CO₂ din transporturi. Emisiile de CO₂ generate de transportul rutier în 2014 au fost în continuare mai mari, cu 17 %, decât cele din 1990. Ponderea cea mai mare a acestor emisii provine de la autoturisme (peste 60 %), în timp ce ponderea emisiilor de la VGM-uri este în creștere. În contextul tendințelor actuale, reducerea emisiilor nu va fi suficientă pentru atingerea obiectivelor UE stabilite pentru 2030 și pentru 2050.

În multe state membre, infrastructura rutieră se degradează din cauza întreținerii inadecvate. Cheltuielile publice pentru întreținerea infrastructurii rutiere au scăzut în UE cu aproximativ 30 % între 2006 și 2013 și s-au situat la 0,5 % din PIB în 2013 (comparativ cu 1,5 % în 1975 și cu 0,8 % în 2008). Această situație duce la diverse impacturi negative asupra mediului și de ordin economic și social, inclusiv costuri sporite de exploatare a vehiculelor, emisii de poluanți și de zgomot, durate de călătorie mai mari, accidente, precum și efecte negative asupra economiei.

Legislația actuală se aplică doar VGM-urilor, toate celelalte vehicule nefiind reglementate. În acest domeniu, care include în special autoturismele și din care lipsesc limite specifice, există riscul ca prețul stabilit pentru vinițele pe termen scurt să fie comparativ prea mare și, prin urmare, ca utilizatorii ocazionali, majoritatea străini, să fie discriminați. O altă problemă potențială de discriminare, comună pentru toate tipurile de vehicule, este compensarea utilizatorilor naționali în cazul în care se introduc taxe în funcție de durată.

Impacturile negative ale transportului rutier reprezintă costuri semnificative pentru societate. În timp ce autoturismele și camionetele produc mai puține daune la nivelul infrastructurii decât vehiculele grele (VG-uri, inclusiv VGM-urile și autobuzele/autocarele), autoturismele

¹ Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1999 de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri, JO L 187, 20.7.1999, p. 42-50.

reprezintă sursa a aproape 2/3 din costurile externe (inclusiv costul schimbărilor climatice, al poluării atmosferice, al poluării fonice, al accidentelor și al altor impacturi negative) generate de transportul rutier - circa 1,8-2,4 % din PIB.

În plus, congestionarea traficului este o problemă persistentă atât în zonele urbane, cât și în afara lor; cu toate acestea, a fost doar în mod sporadic abordată de statele membre. Aglomerarea traficului rutier în orele de vârf duce la costuri sociale considerabile, care se ridică la 1 % din PIB-ul UE. Două treimi din aceste costuri se datorează autoturismelor, iar 20-30 % traficului interurban.

Obiectivul inițiativei este să se facă progrese în aplicarea principiilor „poluatorul plătește” și „utilizatorul plătește”, promovând astfel un transport rutier sustenabil din punct de vedere financiar, durabil din punctul de vedere al mediului și echitabil din punct de vedere social.

Inițiativa contribuie la Programul privind o reglementare adecvată (REFIT), deoarece este destinată să determine o actualizare și o simplificare a anumitor dispoziții ale directivei.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică**

Prezenta inițiativă are ca scop soluționarea deficiențelor legislației existente (Directiva 1999/62/CE), și anume o mai bună realizare a obiectivelor legislației. Termenii propuși ar simplifica anumite dispoziții din directivă, prin eliminarea variației taxelor de trecere bazate pe clasa de emisie Euro, ale căror beneficii scad în prezent cu rapiditate, și prin eliminarea cerințelor greoaie de notificare, în special a celor legate de taxarea costurilor externe.

În plus, se propune includerea autobuzelor, a autoturismelor și a camionetelor în domeniul de aplicare al directivei, asigurându-se astfel o tarifare mai consecventă a utilizării infrastructurii la nivelul întregului sector al transportului rutier. Dat fiind aspectul emisiilor de CO₂ explicat mai sus, se propune, de asemenea, ca taxele de drum să reflecte aceste emisii.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Inițiativa face parte din eforturile depuse de Comisie în vederea creării unei uniuni energetice și dintr-o serie de propuneri referitoare la transportul cu emisii reduse², incluzând revizuirea Regulamentelor privind emisiile de CO₂ ale autoturismelor și camionetelor, propuneri privind certificarea și monitorizarea/raportarea emisiilor de CO₂ ale camioanelor și autobuzelor, precum și inițiative conexe în domeniul transportului rutier, în special referitoare la revizuirea legislației privind serviciile de taxare rutieră electronică interoperabile și a normelor care reglementează piața internă a transportului rutier de marfă și a serviciilor de transport cu autobuzul și cu autocarul.

Schimbările propuse concordă cu obiectivele stabilite de Cartea albă privind transporturile din 2011³, care solicita trecerea la aplicarea deplină a principiului „poluatorul plătește” (consfințit în Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene) și a principiului „utilizatorul plătește”, pentru a se asigura o finanțare mai sustenabilă a transporturilor și a infrastructurii. Pentru a facilita taxarea în funcție de distanță, legislația privind interoperabilitatea sistemelor de

² COM(2016) 501 final: O strategie europeană pentru o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon.

³ COM(2011) 144 final: Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor.

colectare electronică a taxelor rutiere⁴ este revizuită în paralel. Schimbările propuse sunt de asemenea în concordanță cu legislația de mediu referitoare la emisiile și la poluarea fonică produse de vehicule.

Mai mult, prin extinderea domeniului său de aplicare, inițiativa se bazează pe proceduri de certificare care urmează să fie adoptate în ceea ce privește emisiile de CO₂ ale VG-urilor și pe regulamentele care reglementează emisiile de CO₂ și de poluanți ale vehiculelor ușoare. În ceea ce privește rețeaua rutieră afectată, propunerea face trimitere la orientările revizuite ale Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

• Temeiul juridic

Temeiul juridic al Directivei 1999/62/CE este constituit din articolele 71 și 93 din Tratatul CE (în prezent articolele 91 și 113).

Dispozițiile directivei care sunt afectate de prezenta propunere se referă la taxele de trecere și la taxele de utilizare, domeniu în care se aplică articolul 91 din TFUE.

Referitor la modificarea anumitor dispoziții ale capitolului II din directivă, privind taxele pe vehicule, acestea intră sub incidența articolului 113 din TFUE și sunt abordate în cadrul unei propuneri legislative separate.

• Subsidiaritatea (pentru competență neexclusivă)

UE împarte cu statele membre competența de reglementare în domeniul transporturilor, în temeiul articolului 4 alineatul (2) litera (g) din TFUE. Cu toate acestea, o adaptare a normelor existente poate fi realizată numai de Uniune. Extinderea normelor UE la alte categorii de vehicule este justificată de impactul acestora asupra problemelor care există la nivelul UE și la nivel mondial. În privința autoturismelor, a microbuzelor și a camionetelor, această includere ar contribui în special la prevenirea riscului ca statele membre să trateze în mod inegal utilizatorii ocazionali sau vehiculele înmatriculate în străinătate. Includerea autobuzelor/autocarelor ar ajuta la reducerea denaturării concurenței pe piața internă a transportului de călători din cauza acordării unui tratament preferențial (și anume scutirea de la plata unei taxe pentru utilizarea infrastructurii) acestor vehicule față de transportului feroviar, în cazul căruia se plătesc asemenea taxe.

La nivel mai general, deoarece toate aceste vehicule folosesc aceeași infrastructură rutieră și contribuie la emisiile de CO₂, la poluarea atmosferică și la congestiunea traficului, includerea lor este justificată având în vedere problemele identificate.

• Proportionalitatea

Măsurile propuse contribuie doar la atingerea obiectivelor stabilite, în special la aplicarea în mod consecvent a principiilor „poluatorul plătește” și „utilizatorul plătește”, și nu depășesc ceea ce este necesar în acest scop.

⁴ Directiva 2004/52/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică în cadrul Comunității, JO L 166, 30.4.2004, p. 124, și Decizia Comisiei din 6 octombrie 2009 privind definirea serviciului european de taxare rutieră electronică și a elementelor tehnice ale acestuia, JO L 268, 13.10.2009, p. 11.

Extinderea domeniului de aplicare dincolo de VGM-uri este necesară pentru a se asigura aplicarea unor norme coerente în cazul tuturor vehiculelor rutiere și pentru a se putea soluționa problemele care nu sunt legate doar sau în principal de traficul de VGM (degradarea calității infrastructurii, emisiile ridicate de CO₂ din transportul rutier, poluarea atmosferică, poluarea fonică, congestiunea traficului sau discriminarea utilizatorilor străini).

Costurile pentru statele membre, pentru întreprinderi și pentru cetățeni sunt limitate în comparație cu beneficiile potențiale. Propunerea nu impune aplicarea de taxe rutiere de către statele membre, ci armonizează modul în care aceste taxe ar trebui aplicate la nivelul întregii Uniuni. De asemenea, ea nu presupune nicio creștere a nivelului taxelor existente.

În cadrul evaluării impactului a fost eliminat, pe baza principiului proporționalității, un număr de posibile măsuri de politică, precum taxarea obligatorie a utilizării infrastructurii sau taxarea obligatorie în caz de congestiune a traficului.

- **Alegerea instrumentului**

Întrucât actul legislativ de modificat este o directivă, actul de modificare ar trebui, în principiu, să fie tot o directivă.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR *EX POST*, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI

- **Evaluări *ex post*/verificări ale adecvării legislației existente**

Comisia a publicat evaluarea sa cu privire la Directiva 1999/62/CE în anul 2013⁵. O „Evaluare a implementării și efectelor politicii UE de taxare a utilizării infrastructurii începând din 1995” (*Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995*), realizată de consultanți externi, a fost publicată în ianuarie 2014⁶. Evaluările au identificat diverse probleme legate de taxele de drum aplicate VGM-urilor în temeiul actualului cadru legislativ.

Cu toate că 24 de state membre au implementat o oarecare formă de percepere a taxelor de drum și a existat tendința de a trece la perceperea de taxe de trecere în funcție de distanță la nivelul întregii rețele, această tranziție a fost lentă și există încă inconsecvențe persistente în întreaga Uniune. Evaluarea a descoperit că există disparități între politicile naționale privind perceperea taxelor de drum și a concluzionat că lipsa de armonizare, atât la nivelul tipului de taxe (viniete în funcție de durată, taxe de trecere în funcție de distanță, diferențiate sau nu), cât și la nivelul tipului tehnologiilor de colectare a taxelor care sunt utilizate, duce la sarcini administrative suplimentare atât pentru autoritățile publice, cât și pentru utilizatori.

Cu toate că directiva contribuie la îndeplinirea obiectivelor stabilite, au fost identificate o serie de deficiențe:

- Domeniul de aplicare: este posibil ca VGM-urile de sub 12 tone să fie exceptate, ceea ce duce la apariția unor condiții de concurență inechitabile în transportul de marfă.

⁵ *Ex-post evaluation of Directive 1999/62/EC, as amended, on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures*, SWD(2013) 1 final.

⁶ <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>

- Taxele în funcție de durată permise de directivă sunt ineficiente în ceea ce privește acoperirea costurilor infrastructurii, stimularea unor operațiuni mai puțin poluante și mai eficiente sau reducerea congestionării traficului.
- Aplicarea taxării costurilor externe este prea complexă, în timp ce pentru variația (obligatorie) în funcție de clasele de emisie Euro este definită doar variația maximă, statele membre dispunând de o marjă de discreție până la această variație maximă.
- Variația taxelor care vizează combaterea congestionării: cerința de neutralitate a veniturilor pare a fi prea complicat de aplicat și ar putea fi percepută ca inechitabilă dacă se aplică doar VGM-urilor deși toți utilizatorii rețelei rutiere contribuie la congestionarea traficului.

Cu toate că evaluarea s-a concentrat asupra termenilor actuali ai directivei, contribuțiile părților interesate au indicat alte aspecte relevante, inclusiv necesitatea de a reduce emisiile de CO₂ ale VG-urilor și de a oferi un cadru pentru taxarea autoturismelor (și a altor categorii de vehicule), în special pentru a evita discriminarea utilizatorilor ocazionali (străini) ai rețelei rutiere.

- **Consultarea părților interesate**

Consultarea părților interesate a respectat standardele minime pentru consultarea părților interesate stabilite în Comunicarea Comisiei din 11 decembrie 2002 [COM(2002) 704 final].

Au fost utilizate metode de consultare deschisă și orientată, precum și diverse instrumente de consultare.

1. A fost organizată o consultare publică deschisă online standard, de 12 săptămâni, prin intermediul site-ului web „Vocea ta în Europa”, pe bază de chestionare.

Consultarea publică deschisă (CPD) s-a desfășurat în perioada 8 iulie-5 octombrie, fiind acceptate și contribuțiile trimise cu întârziere. CPD a cuprins două seturi de întrebări: unul care viza înțelegerea percepțiilor utilizatorilor, adresat publicului larg, și unul mai tehnic, adresat experților.

Comisia a primit 135 de răspunsuri la chestionare, precum și 48 de documente suplimentare. Răspunsurile au acoperit o diversitate de grupuri de părți interesate, incluzând întreprinderi de transport (42 %), consumatori/cetățeni (14 %), autorități publice (13 %), industria construcțiilor (7 %), asociații de transport public (4 %) și furnizori de servicii/soluții de taxare rutieră (4 %).

2. Consultarea orientată cu anumite părți interesate și cu anumiți specialiști s-a desfășurat pe parcursul întregului proces de evaluare a impactului și a implicat:

(a) o serie de seminare tematice cu părțile interesate și cu statele membre, organizate de Comisie în cursul lunilor septembrie și octombrie 2015;

(b) o conferință privind inițiativele din domeniul rutier, la 19 aprilie 2016;

(c) 21 de interviuri cu părți interesate selectate pe baza unor necesități specifice de date, desfășurate de contractantul care a realizat studiul de sprijin pentru evaluarea impactului.

Sinteza contribuțiilor primite și utilizarea rezultatelor

Măsurile de stimulare a utilizării unor vehicule eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil s-au bucurat de un sprijin larg, însă ideea de a face acest lucru printr-o variație a taxelor de drum a atras un sprijin specific mai redus. Multe părți interesate intervievate care nu reprezentau state membre au sprijinit introducerea variației pe baza emisiilor de CO₂ și eliminarea treptată a diferențierii în funcție de clasa de emisie Euro. Cu toate că s-au exprimat dubii cu privire la fezabilitatea sa pe termen scurt, nu a existat nicio opoziție clară față de variația neutră din punctul de vedere al veniturilor a taxelor bazate pe emisiile de CO₂.

În ceea ce privește măsurile posibile pentru asigurarea calității drumurilor, a existat o diferență notabilă între (1) opiniile exprimate în cadrul consultării publice online și opiniile majorității părților interesate intervievate și (2) opiniile statelor membre intervievate. Majoritatea respondenților din primul grup au sprijinit în general măsurile care vizează asigurarea calității infrastructurii rutiere. Pe de altă parte, în general statele membre nu au sprijinit aceste măsuri.

Opiniile statelor membre și ale altor părți interesate diferă și în cazul posibilelor măsuri pentru evitarea discriminării și pentru asigurarea unor condiții de concurență echitabile. Respondenții la consultarea publică online au sprijinit cu fermitate aplicarea principiilor „utilizatorul plătește” și „poluatorul plătește”, precum și ideea ca UE să se asigure că prețurile vinițelor sunt stabilite în mod proporțional. Multe contribuții suplimentare și părți interesate intervievate care nu reprezentau state membre au sprijinit eliminarea treptată a taxelor de utilizare în funcție de durată, astfel încât taxarea să se poată baza numai pe distanță. Pe de altă parte, părerile statelor membre au fost împărțite în ceea ce privește necesitatea unor acțiuni suplimentare în acest sens.

Referitor la asigurarea unui sistem de transport eficient, majoritatea respondenților la consultarea publică online au considerat că soluționarea problemei congestionării traficului ar trebui lăsată în sarcina statelor membre, cea mai populară opțiune pentru taxele de congestionare fiind că acestea ar trebui să se aplice tuturor vehiculelor. Necesitatea unor taxe de congestionare care să acopere toate vehiculele, nu doar VGM-urile, a fost subliniată de cei care susțineau aplicarea de taxe de congestionare. În general, statele membre au fost în favoarea unei flexibilități mai mari.

• **Obținerea și utilizarea expertizei**

Definiția problemei s-a bazat pe evaluări care au utilizat, în parte, expertiză externă (Evaluarea implementării și efectelor politicii UE de taxare a utilizării infrastructurii începând din 1995, actualizarea manualului privind costurile externe în sectorul transporturilor⁷), completate de cercetări suplimentare.

Un contractant extern a furnizat asistență prin realizarea unui studiu de sprijin pentru evaluarea impactului⁸, care a fost finalizat în aprilie 2017.

⁷ Ricardo-AEA et al (2014), *Update of the Handbook on External Costs of Transport*: http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

⁸ Ricardo et al. (2017), *Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of Directive 1999/62/EC*.

- **Evaluarea impactului**

Inițiativa este susținută de o evaluare a impactului, care a primit un aviz pozitiv, cu rezerve, din partea Comitetului de analiză a reglementării. Comitetul a formulat recomandări prin care solicita o mai bună justificare a obiectivului privind reducerea emisiilor de CO₂ și clarificări cu privire la

- tratamentul diferențiat aplicat veniturilor din taxele de drum,
- deficiențele legislației actuale,
- eliminarea anumitor opțiuni și
- impacturile preconizate.

Observațiile au fost luate în considerare la revizuirea evaluării impactului, fiind furnizate mai multe detalii și explicații, astfel cum se arată în anexa I la raportul de evaluare a impactului. Printre altele, s-au făcut următoarele modificări pentru a aborda problemele menționate mai sus:

- La definiția problemei și, în special, la descrierea factorilor determinanți ai problemei, au fost adăugate explicații referitoare la complementaritatea cu alte taxe de mediu și cu standardele privind emisiile de CO₂. Deși este posibil ca și alte instrumente să fi fost eficiente, ele nu au fost suficiente pentru a reduce emisiile de CO₂ din transporturi atât cât este necesar pentru îndeplinirea angajamentelor UE.
- În anexa care descrie măsurile de politică reținute au fost adăugate explicații cu privire la motivele care stau la baza tratamentului diferit al veniturilor generate de taxele de congestionare opționale. Unul dintre principalele motive este legat de acceptabilitate, de echitate și de obiectivul de a contracara orice efect regresiv al taxei.
- La descrierea evaluării și implementării legislației actuale, precum și la cea a factorilor determinanți ai problemelor, au fost adăugate explicații suplimentare referitoare în special la rolul legislației și la deficiențele acesteia.
- Descrierea motivelor pentru care au fost respinse măsurile privind perceperea obligatorie de taxe rutiere și o alocare generalizată a veniturilor a fost completată cu detalii suplimentare.
- În secțiunile relevante a fost adăugată o descriere mai detaliată a impacturilor preconizate asupra emisiilor de CO₂, asupra statelor membre afectate, precum și asupra simplificării.

Au fost analizate patru opțiuni de politică, care reflectă un nivel în creștere al intervențiilor de reglementare, opțiunile ulterioare (OP1-OP4) bazându-se unele pe celelalte.

Prima opțiune de politică (OP1) include modificări legislative pentru a actualiza doar unele dispoziții ale directivei și extinderea domeniului de aplicare al acesteia la autobuze și autocare, la camionete și la autoturisme pentru a aborda toate problemele identificate. Modificările sunt legate de eliminarea exceptărilor, de actualizarea cerințelor de raportare și a valorilor maxime ale taxelor bazate pe costurile externe, precum și de simplificarea cerințelor privind perceperea de taxe bazate pe costurile externe. Această opțiune include, de asemenea, introducerea de cerințe de nediscriminare și de proporționalitate privind taxarea vehiculelor ușoare.

OP2 vizează problema emisiilor de CO₂ și include eliminarea treptată a taxelor în funcție de durată pentru VG-uri. Această opțiune cuprinde norme privind variația taxelor de utilizare a infrastructurii în funcție de emisiile de CO₂ pentru VG-uri și o eliminare treptată a variației actuale în funcție de clasele de emisie Euro.

OP3 (cu variantele a și b) include măsuri suplimentare pentru vehiculele ușoare, abordând problema congestionării traficului interurban, precum și a emisiilor de CO₂ și de poluanți generate de toate vehiculele (OP3b). În fine, OP4 ar face obligatorie perceperea de taxe bazate pe costurile externe pentru VG-uri și ar elimina treptat, pentru toate vehiculele, posibilitatea de a recurge la taxarea în funcție de durată, astfel încât ar mai rămâne disponibilă doar taxarea în funcție de distanță.

Evaluarea impactului, care pleacă de la premisa înlocuirii actualelor sisteme de taxare în funcție de durată cu unele în funcție de distanță vizate de OP2-OP4 (alternativa pentru statele membre fiind să nu perceapă taxe), a arătat în mod clar că OP4 era cea mai eficientă opțiune, dar că beneficiile pe care le-ar genera ar presupune cele mai mari costuri. OP1 ar putea contribui la atingerea obiectivelor doar într-un mod foarte limitat, cu toate că aproape fără niciun cost. OP2 și OP3 erau cele mai echilibrate în ceea ce privește impactul lor economic, social și de mediu și ar atinge rezultatele respective cu un cost rezonabil.

Evaluarea impactului a identificat OP3b, varianta care include variația taxelor pentru vehiculele ușoare în funcție de emisiile lor de CO₂ și de poluanți, ca fiind opțiunea preferată, posibil completată cu cerința de taxare pe baza costurilor externe a VG-urilor, cel puțin pe o parte a rețelei, precum și cu eliminarea treptată, pe o perioadă suficient de îndelungată, a taxării în funcție de durată pentru vehiculele ușoare. Acestea sunt măsurile reținute în prezenta propunere, care se situează astfel între OP3b și OP4, dar mai aproape de OP4.

OP3b și OP4 ar avea ca efect reducerea cu 2,5-6 % sau cu 9-22 de miliarde EUR a costurilor congestionării până în 2030, ar duce la obținerea de venituri suplimentare de 10-63 de miliarde EUR/an din taxele de trecere și ar contribui la sporirea investițiilor în infrastructura rutieră cu 25-260 % față de scenariul de referință.

Ele ar duce la o reducere semnificativă a volumului emisiilor de CO₂, de NO_x și de particule generate de transportul rutier. Această reducere ar avea un impact pozitiv asupra sănătății publice, proporțional cu reducerea poluării atmosferice, și ar duce la obținerea, până în 2030, a unor economii de costuri cifrate la între 370 de milioane EUR și 1,56 miliarde EUR aferente poluării atmosferice și accidentelor, exprimate ca valoare actualizată.

OP3b și OP4 ar permite crearea a între 62 000 și 152 000 de noi locuri de muncă în cazul în care doar 30 % din veniturile suplimentare din taxele de trecere ar fi reinvestite în întreținerea drumurilor. În plus, toate opțiunile ar contribui la egalitatea de tratament a cetățenilor UE prin înjumătățirea prețului vinițelor pe termen scurt.

OP3 (a și b) ar duce la sporirea cu 1,1 % a costurilor de transport pentru mărfuri, în timp ce costurile pentru transportul de călători ar rămâne neschimbate. În cazul OP4, costurile de transport pentru călători și pentru mărfuri ar putea crește cu până la 1,3-2,0 %, depinzând de adoptarea efectivă de către statele membre a taxării în funcție de distanță (posibil și de către cele care în prezent nu percep taxe pentru anumite categorii de vehicule). Autoritățile ar trebui să suporte costul implementării de noi sisteme de taxare rutieră sau al extinderii celor existente, cost care s-ar ridica, pentru statele membre în cauză luate în ansamblu, la 2-3,7 miliarde EUR până în 2030. Extinderea taxelor de drum la noi părți ale rețelei și la noi grupuri

de utilizatori ar duce la creșterea costurilor de conformitate pentru utilizatorii rețelei rutiere, cu 198-850 de milioane EUR/an începând din 2025.

Impactul asupra IMM-urilor, inclusiv asupra întregului sector al transportului rutier, ar fi limitat, deoarece taxele de drum reprezintă doar un mic procent din totalul cheltuielilor de transport. Orice creștere a costurilor fie este transferată către clienți (expeditori), fie ar putea fi compensată prin reduceri fiscale făcute posibile prin modificarea capitolului II din directivă referitor la taxarea vehiculelor. Prețurile pentru consumatori nu ar crește cu mai mult de 0,1 % în medie, chiar dacă sunt transferate 100 % din costuri.

- **Adecvarea și simplificarea reglementărilor**

Deși costurile de reglementare aferente inițiativei ar crește odată cu trecerea la perceperea de taxe de trecere în funcție de distanță, ca și costurile de conformitate pentru mulți actori de pe piață, aceste costuri ar fi compensate de veniturile mai mari (pentru statele membre și pentru cei care percep taxele de trecere), de calitatea mai bună a drumurilor și de duratele de călătorie mai fiabile (pentru utilizatorii rețelei rutiere) și de reducerea impacturilor negative asupra mediului și asupra sănătății (pentru cetățeni), precum și a costurilor externe aferente suportate de societate (pentru contribuabili).

Dimensiunea REFIT a prezentei propuneri se datorează simplificării și actualizării cerințelor privind perceperea taxelor de drum astfel încât acestea să fie adecvate scopului, și anume:

- înlocuirea sistemului perimat de variație în funcție de clasele Euro pentru VG-uri cu o modulare mai adecvată a taxelor în funcție de emisiile de CO₂;
- simplificarea aplicării taxelor bazate pe costurile externe pentru poluarea atmosferică și fonică (care reprezintă un instrument mai bun decât modularea în funcție de clasa Euro) prin permiterea utilizării de valori de referință actualizate fără necesitatea efectuării niciunui calcul;
- simplificarea și actualizarea aplicării de suplimente și facilitarea aplicării unor taxe de congestionare.

Simplificările vizează în principal autoritățile naționale, mai degrabă decât întreprinderile. Totuși, aceste modificări sunt însoțite de o propunere separată, menționată mai sus, care permite reducerea taxelor de circulație, ceea ce ar putea face posibilă reducerea sarcinii impuse transportatorilor rutieri (IMM-uri). Costurile totale pentru utilizatorii rețelei rutiere, inclusiv pentru cetățeni și pentru întreprinderi, este probabil să crească, chiar dacă doar în mică măsură.

Se preconizează că inițiativa va avea un impact pozitiv minor asupra competitivității datorită percepției de taxe în funcție de emisiile de CO₂, ducând la o creștere ușoară a gradului de adoptare a vehiculelor cu emisii scăzute și cu emisii zero și stimulând inovarea. Adoptarea pe scară mai largă a taxelor de congestionare ar fi benefică pentru competitivitatea întreprinderilor, în special în cazul celor care utilizează fabricarea „exact la timp”.

- **Drepturile fundamentale**

Propunerea respectă drepturile fundamentale și este conformă cu principiile recunoscute în special de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Propunerea nu are implicații asupra bugetului Uniunii.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planuri de punere în aplicare și modalități de monitorizare, de evaluare și de raportare**

Raportul de evaluare a impactului enumeră un set de șapte indicatori de bază care vor fi utilizați pentru monitorizarea progreselor legate de principalele obiective de politică: evoluția emisiilor de CO₂ ale VG-urilor, starea infrastructurii rutiere pentru care se percep taxe de trecere, proporționalitatea și acoperirea costurilor sociale cu taxele de drum și nivelul congestiei traficului pe rețeaua interurbană din UE.

Pentru a evalua impactul legislației, ar fi necesară efectuarea unei evaluări amănunțite de îndată ce s-a finalizat introducerea treptată a tuturor modificărilor. Termenul adecvat pentru o astfel de evaluare ar fi la cinci ani după ce noul cadru devine aplicabil în întregime. Efectele etapelor intermediare ar putea fi evaluate mai devreme.

Propunerea include cerințe de raportare specifice pentru statele membre, legate de veniturile provenite din perceperea de taxe de drum și de utilizarea acestor venituri, precum și legate de calitatea drumurilor pentru care se percep taxe de trecere.

- **Documente explicative (în cazul directivelor)**

Având în vedere domeniul de aplicare al propunerii și faptul că aceasta vizează exclusiv modificarea Directivei 1999/62/CE, pe care toate statele membre au transpus-o integral, impunerea prezentării de documente explicative nu pare a fi justificată sau proporțională.

- **Explicații detaliate referitoare la prevederile specifice ale propunerii**

Titlul este modificat pentru a reflecta domeniul de aplicare extins.

Articolul 1 – *Obiect și domeniu de aplicare*

Acest articol este modificat pentru a include și alte vehicule decât VGM-urile în domeniul de aplicare al normelor privind taxele de trecere și taxele de utilizare. Această includere este justificată de necesitatea de a aborda o serie de probleme care nu se datorează doar sau nici măcar în principal VGM-urilor.

Articolul 2 - *Definiții*

Se modifică următoarele definiții:

- „rețea rutieră transeuropeană”: definiția este actualizată pentru a fi aliniată la abordarea pe coridoare stabilită în Orientările TEN-T revizuite cuprinse în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;
- „taxă de trecere”: definiția este reformulată astfel încât să țină seama de opțiunea menționată la articolul 7da de prevedere a unei taxe de congestie;
- „vehicul”: noua definiție propusă cuprinde toate „vehiculele grele” și toate „vehiculele ușoare”, și anume, pe lângă vehiculele de marfă care fac deja obiectul directivei în prezent, situate deasupra limitei de 3,5 tone, și autoturismele, microbuzele și camionetele, precum și autocarele și autobuzele;

- „vehicul din categoria [o anumită categorie EURO]” și „tip de vehicul”: definiția este reformulată pentru a include autocarele și autobuzele.

Se adaugă definițiile noțiunilor de „congestionare”, „taxă de congestionare”, „operator de transport”, ale diferitor tipuri de vehicule, între care „vehicule cu emisii zero”, precum și a noțiunii de „sistem de taxare modificat în mod substanțial”, pentru a oferi claritate juridică în ceea ce privește termenii specifici și pentru a preciza mai bine domeniul de aplicare al anumitor dispoziții.

Definiția sintagmei „taxa medie ponderată bazată pe costurile externe” este eliminată, deoarece este eliminată cerința de calculare a acesteia.

Articolul 7 – *Taxe de trecere și taxe de utilizare*

Alineatul (1) se împarte în două paragrafe pentru a face distincție între rețelele utilizate în principal de traficul internațional (rețeaua transeuropeană de drumuri și autostrăzi) și alte drumuri. Se propune ca dispozițiile privind nediscriminarea, proporționalitatea taxelor și colectarea și plata taxelor de trecere și a taxelor de utilizare să se aplice și altor drumuri.

Pentru a face progrese în ceea ce privește aplicarea principiilor „poluatorul plătește” și „utilizatorul plătește” și pentru a reduce treptat disparitățile dintre diferitele sisteme de taxare, se adaugă alineatele (6) și (7), care vizează eliminarea treptată a taxelor de utilizare în funcție de durată (viniete), întâi pentru VGM-uri, autobuze și autocare, apoi, într-o etapă ulterioară, pentru autoturisme și camionete, pe rețelele folosite în transportul internațional. Datele propuse acordă suficient timp statelor membre pentru a-și adapta sistemele de taxare, acolo unde este cazul. Tratatamentul diferențiat al VG-urilor și VU-urilor este justificat de impactul lor diferit asupra infrastructurii și de nivelul mai scăzut de maturitate al taxării VU-urilor.

Pentru a se asigura egalitatea de tratament a transportatorilor rutieri, se adaugă alineatul (9), care are ca scop eliminarea posibilității de exceptare a VGM-urilor de sub 12 tone de la plata taxelor de drum și extinderea domeniului de aplicare al oricărui sistem de taxare și la autocare/autobuze. Această din urmă prevedere este justificată de impactul comparabil al autobuzelor/autocarelor asupra drumurilor.

Articolul 7a – *Taxele de utilizare: proporționalitate și egalitate de tratament*

Articolul 7a stabilește limite superioare pentru taxele de utilizare și pentru diferența relativă de preț între vinietele anuale și cele pentru perioade mai mici de un an. În acest context, se propun următoarele modificări.

Alineatul (1) este împărțit în două paragrafe, pentru a specifica faptul că cerințele existente se aplică VGM-urilor și autobuzelor/autocarelor.

Noul alineat (3) se referă la autoturisme și specifică limite superioare pentru diferențele relative de preț între vinietele anuale și cele pentru perioade mai mici de un an, care să reflecte tiparele de utilizare relevante, pe baza datelor disponibile⁹. De asemenea, la același alineat se stabilește data până la care trebuie adaptate sistemele de viniete existente. Alineatul (4) tratează același aspect pentru microbuze și camionete.

⁹ A se vedea evaluarea impactului, precum și Booz & Co. (2012) *Study on Impacts of Application of the Vignette Systems to Private Vehicles*. <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2012-02-03-impacts-application-vignette-private-vehicles.pdf>

Articolul 7c – *Perceperea de taxe bazate pe costurile externe*

În privința alineatului (1), se propune introducerea unor valori de referință în locul valorilor maxime (stabilite în anexa IIIb). Se adaugă alineatul (5), care impune aplicarea de taxe bazate pe costurile externe cel puțin pe acele părți ale rețelei cu taxă de trecere unde poluarea atmosferică și fonică generată de traficul de vehicule grele este cea mai semnificativă, de exemplu din cauza dimensiunii populației expuse.

Articolul 7da – *Perceperea de taxe de congestiare*

Noul articol 7da permite aplicarea de taxe de congestiare – în plus față de taxa de utilizare a infrastructurii – în scopul soluționării într-un mod eficace a problemei congestării interurbane. Pentru a evita discriminarea utilizatorilor din orice categorie de vehicule, orice astfel de taxă de congestiare trebuie aplicată tuturor categoriilor de vehicule în mod proporțional și echitabil. În anexele V și VI sunt specificate nivelurile maxime ale taxelor și factorii de echivalență între vehicule.

Articolul 7f – *Suplimente*

Se propune extinderea posibilității de a aplica suplimente dincolo de regiunile montane, menținând în același timp celelalte condiții preexistente pentru aplicarea de suplimente (congestionare regulată sau daune importante aduse mediului și reinvestirea veniturilor într-un proiect TEN-T). Alineatul (4) se elimină, deoarece nu a ajutat la finanțarea proiectelor prioritare, însă ar putea împiedica aplicarea de taxe bazate pe costurile externe. Întrucât atât suplimentele, cât și taxele de congestiare sunt destinate să soluționeze problema congestării traficului, ele nu ar trebui cumulate [alineatul (5)].

Articolul 7g – *Variația taxelor, în special pentru vehiculele grele*

Se propune eliminarea treptată a variației taxelor în funcție de clasa de emisie Euro a vehiculului. Se adaugă un nou alineat (4), care introduce variația taxelor de utilizare a infrastructurii în funcție de emisiile de CO₂ ale VG-urilor, cât mai rapid posibil după ce devin disponibile datele certificate necesare privind emisiile de CO₂. Odată operațională, această dispoziție va stimula utilizarea VG-urilor celor mai ecologice și mai eficiente.

Deoarece se propune reglementarea separată a percepției de taxe în cazul congestării regulate (noul articol 7da, a se vedea mai sus), se propune, de asemenea, eliminarea treptată a posibilității de variație neutră din punctul de vedere al veniturilor a taxelor în funcție de momentul zilei, de tipul de zi sau de anotimp [a se vedea modificarea de la alineatul (1), fostul alineat (3)].

Articolul 7ga – *Variația taxelor pentru vehiculele ușoare*

Noul articol 7ga specifică modalitățile de variație a taxelor de trecere și a taxelor de utilizare în funcție de performanța de mediu a autoturismelor, a microbuzelor și a camionetelor. Variația este bazată atât pe emisiile de CO₂, cât și pe cele de poluanți atmosferici, specificate în anexa VII. Această dispoziție ar trebui să stimuleze utilizarea de vehicule mai puțin poluante și mai eficiente.

Articolul 7h – *Notificări*

Se propune modificarea alineatului (3) astfel încât să se simplifice informarea prealabilă a Comisiei în ceea ce privește intenția de a percepe taxe bazate pe costurile externe, prin limitarea informațiilor la elementele de bază. Pentru a facilita introducerea de taxe bazate pe costurile externe, se propune eliminarea alineatului (4), referitor la obligativitatea unei decizii prealabile a Comisiei.

Articolul 7j – *Colectarea și plata taxelor de trecere și a taxelor de utilizare*

La alineatele (3) și (4), se propune adăugarea unei trimiteri la taxele de congestionare, pentru a se asigura faptul că toate elementele posibile ale taxelor sunt colectate și plătite într-un mod coerent.

Articolul 7k – *Compensații*

Se propune limitarea posibilității de a se acorda compensații în cazul în care se introduc taxe de trecere (spre deosebire de taxele de utilizare). Această propunere are ca scop să elimine potențialul existent de discriminare a utilizatorilor nerezidenți.

Articolul 9 – *Utilizarea veniturilor*

Noul alineat (3) impune ca veniturile din taxele de congestionare să fie utilizate pentru soluționarea problemelor de congestionare a traficului, de exemplu prin sprijinirea unor soluții alternative de transport sau prin eliminarea blocajelor din trafic.

Articolul 10a

Se propune o modificare a alineatului (1) pentru a se actualiza clauza de revizuire și pentru a alinia prevederile la simplificarea anexei IIIb.

Articolul 11 – *Raportare*

Alineatul (1) este modificat pentru a actualiza cerințele de raportare privind taxele de trecere, veniturile din taxele de trecere și utilizarea veniturilor, astfel încât acestea să includă și informații referitoare la calitatea drumurilor cu taxă de trecere. La alineatul (2), se elimină actuala literă (e) și se adaugă noi litere (e)-(i), pentru a include informații privind veniturile din taxele de congestionare, veniturile totale din taxarea rutieră, utilizarea veniturilor respective, precum și o evaluare a întreținerii drumurilor și a nivelului de congestionare a traficului. Se adaugă alineatul (3), pentru a specifica un set minim de indicatori privind evaluarea calității drumurilor cu taxă de trecere. Se adaugă alineatele (4) și (5), pentru a permite Comisiei să definească indicatori armonizați printr-un act de punere în aplicare și să raporteze cu privire la aplicarea acestor indicatori de către statele membre.

Anexe

În secțiunea 3 a anexei 0, se propune eliminarea mențiunilor privind vehiculele „EEV” și adăugarea unui tabel cu limitele de emisie Euro VI, pentru a se ține seama de Regulamentul (CE) nr. 595/2009.

În anexa III, modificările propuse reflectă includerea autocarelor și a autobuzelor în domeniul de aplicare al directivei.

Se propune limitarea secțiunilor 2, 3 și 4 din anexa IIIa la cazurile în care un stat membru intenționează să aplice taxe mai mari bazate pe costurile externe decât valorile de referință prevăzute în anexa IIIb. Anumite dispoziții din secțiunea 4.2 sunt actualizate pentru a ține seama de legislația adoptată recent privind nivelul sonor al autovehiculelor.

În anexa IIIb, se propune înlocuirea nivelului maxim al taxei medii ponderate bazate pe costurile externe pentru poluarea atmosferică și pentru poluarea fonică, cu valori de referință pentru perceperea de taxe bazate pe costurile externe, care să includă atât costul poluării atmosferice, cât și al poluării fonice generate de VGM-uri (tabelul 1) și de autocare (tabelul 2). Valorile sunt calculate în funcție de versiunea actualizată a Manualului privind costurile externe în sectorul transporturilor¹⁰. Valorile pot fi înmulțite cu 2 nu doar în zonele montane, ci și în jurul aglomerărilor urbane.

În anexa IV, se propune includerea unei mențiuni privind combinațiile de 7 și 8 sau 9 axe în tabelul de privind combinațiile de vehicule.

Noua anexă V, legată de articolul 7da propus (privind perceperea de taxe de congestionare), stabilește cerințele minime pentru perceperea unei taxe de congestionare, inclusiv în ceea ce privește părțile de rețea și perioadele de timp acoperite. Drumurile sunt clasificate ca metropolitane și nemetropolitane, pentru a se face diferența între zonele cu o densitate a populației mai mare sau mai mică. Pentru a se asigura o tarifare echitabilă și proporțională, se stabilesc factori de echivalență pentru diferite categorii de vehicule. Secțiunea 2 prevede obligativitatea transparenței calculării taxelor, precum și ca valorile per categorie de vehicul și perioadele de timp pentru fiecare segment de drum în cauză să fie disponibile public și să fie ajustate periodic pentru a se menține eficacitatea schemei.

Noua anexă VI, de asemenea legată de articolul 7da, limitează valoarea taxei de congestionare per km pe baza costurilor marginale ale congestiunii puse la dispoziție de versiunea actualizată a Manualului privind costurile externe în sectorul transporturilor.

Noua anexă VII este legată de articolul 7ga propus, referitor la variația taxelor de trecere și a taxelor de utilizare pentru vehiculele ușoare în conformitate cu performanța de mediu, și precizează categoriile de emisie pentru această variație. Se face trimitere la emisiile de CO₂ și de poluanți atmosferici ținându-se seama de standardele de la nivelul UE și de cele mai recente și mai exacte proceduri de măsurare.

¹⁰ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/sustainable/studies/doc/2014-handbook-external-costs-transport.pdf>

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor¹²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Progresele înregistrate în direcția atingerii obiectivului pe care Comisia l-a stabilit în Cartea sa albă din 28 martie 2011¹³, și anume trecerea la aplicarea integrală a principiilor „poluatorul plătește” și „utilizatorul plătește”, în vederea generării de venituri și a asigurării de finanțare pentru investițiile viitoare în transporturi, au fost lente, iar la nivelul Uniunii persistă neconcordanțe în ceea ce privește aplicarea taxelor pentru utilizarea infrastructurii rutiere.
- (2) În comunicarea sa privind o strategie europeană pentru o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon¹⁴, Comisia a anunțat că urma să propună revizuirea Directivei privind taxarea camioanelor pentru a permite taxarea și pe baza diferențierii în funcție de emisiile de dioxid de carbon, precum și extinderea unora dintre principiile acesteia la autobuze și la autocare, precum și la autoturisme și camionete.
- (3) Toate vehiculele grele au un impact semnificativ asupra infrastructurii rutiere și contribuie la poluarea atmosferică, în timp ce vehiculele ușoare reprezintă sursa majorității efectelor negative de ordin social și de mediu generate de transportul rutier, legate de emisii și de congestiunea traficului. În interesul egalității de tratament și al concurenței loiale, ar trebui să se asigure faptul că vehiculele care în prezent nu sunt reglementate de cadrul stabilit în Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a

¹¹ JO C , , p. .

¹² JO C , , p. .

¹³ Cartea albă din 28 martie 2011 intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor” [COM(2011) 144 final].

¹⁴ COM(2016) 501 final.

Consiliului¹⁵ în ceea ce privește taxele de trecere și taxele de utilizare sunt de asemenea incluse în acest cadru. Prin urmare, domeniul de aplicare al directivei menționate ar trebui extins la alte vehicule grele decât cele destinate transportului de mărfuri, precum și la vehiculele ușoare, inclusiv autoturismele.

- (4) Prin natura lor, taxele de utilizare în funcție de durată nu reflectă în mod precis costurile de infrastructură efectiv induse și, din motive similare, nu sunt eficiente atunci când este vorba de stimularea unor operațiuni mai puțin poluante și mai eficiente sau de reducerea congestiei. Prin urmare, ele ar trebui să fie înlocuite treptat cu taxe în funcție de distanță, care sunt mai echitabile, mai eficiente și mai eficace.
- (5) Pentru a obține acceptarea de către utilizatori a viitoarelor sisteme de taxare rutieră, statele membre ar trebui să le fie permis să introducă sisteme adecvate de colectare a taxelor în cadrul unui pachet mai amplu de servicii pentru mobilitate. Astfel de sisteme ar trebui să asigure o distribuție echitabilă a costurilor de infrastructură și să reflecte principiul „poluatorul plătește”. Orice stat membru care introduce un astfel de sistem ar trebui să se asigure că acesta respectă dispozițiile Directivei 2004/52/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁶.
- (6) Ca și în cazul vehiculelor grele, este important să se asigure că orice taxe în funcție de durată care sunt aplicate vehiculelor ușoare sunt proporționale, inclusiv în ceea ce privește perioadele de utilizare mai mici de un an. În această privință, trebuie să se țină seama de faptul că vehiculele ușoare prezintă un tipar de utilizare diferit de tiparul de utilizare al vehiculelor grele. Calculul unor taxe proporționale în funcție de durată s-ar putea baza pe datele disponibile cu privire la tiparele de călătorie.
- (7) În conformitate cu Directiva 1999/62/CE, o taxă bazată pe costurile externe poate fi aplicată la un nivel apropiat de costul marginal social de utilizare a vehiculului în cauză. Această metodă s-a dovedit a fi modul cel mai echitabil și mai eficient de a lua în calcul efectele negative asupra mediului și a sănătății pe care le au poluarea atmosferică și poluarea fonică generate de vehiculele grele și ar asigura o contribuție echitabilă din partea vehiculelor grele la atingerea standardelor de calitate a aerului din UE¹⁷, precum și a oricăror obiective sau limite de poluare fonică aplicabile. Prin urmare, ar trebui să fie facilitată aplicarea unor astfel de taxe.
- (8) În acest sens, nivelul maxim al taxei medii ponderate bazate pe costurile externe ar trebui înlocuit cu valori de referință gata de a fi aplicate, actualizate în funcție de inflație, de progresele științifice înregistrate în ceea ce privește estimarea costurilor externe ale transportului rutier și de evoluția componenței parcului auto.
- (9) Variația taxelor de utilizare a infrastructurii în funcție de clasa de emisie Euro a contribuit la utilizarea unor vehicule mai puțin poluante. Cu toate acestea, odată cu reînnoirea parcurilor de vehicule se preconizează că variația taxelor în funcție de acest criteriu pe rețeaua interurbană va deveni perimată până la sfârșitul anului 2020 și, prin urmare, ar trebui eliminată treptat până atunci. Începând din același moment, taxarea bazată pe costurile externe ar trebui să fie aplicată mai sistematic, ca modalitate

¹⁵ Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1999 de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri (JO L 187, 20.7.1999, p. 42).

¹⁶ Directiva 2004/52/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică în cadrul Comunității (Text cu relevanță pentru SEE), JO L 166, 30.4.2004, p. 124-143.

¹⁷ Directiva 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa, JO L 152, 11.6.2008, p. 1-44.

specifică de recuperare a costurilor externe în situațiile în care este cel mai important să se procedeze astfel.

- (10) Ponderea emisiilor de CO₂ provenite de la vehiculele grele este în creștere. O variație a taxelor de utilizare a infrastructurii în funcție de aceste emisii poate contribui la îmbunătățirea acestei situații și ar trebui, prin urmare, introdusă.
- (11) Vehiculele ușoare generează două treimi din efectele negative produse de transportul rutier asupra mediului și a sănătății. Prin urmare, este important să se stimuleze utilizarea celor mai nepoluante și mai eficiente vehicule din punctul de vedere al consumului de combustibil, prin diferențierea taxelor rutiere pe baza factorilor de conformitate definiți în Regulamentul (UE) 2016/427 al Comisiei¹⁸, în Regulamentul (UE) 2016/646 al Comisiei¹⁹ și în Regulamentul (UE) 2017/xxx al Comisiei²⁰.
- (12) Pentru a promova utilizarea celor mai nepoluante și mai eficiente vehicule, statele membre ar trebui să aplice taxe de trecere și de utilizare semnificativ reduse în cazul acestor vehicule.
- (13) Congestionarea rutieră, la care toate autovehiculele contribuie în proporții diferite, reprezintă un cost de aproximativ 1 % din PIB. O parte semnificativă a acestui cost poate fi atribuită congestiei traficului interurban. Prin urmare, ar trebui permisă aplicarea unei taxe de congestie specifice, cu condiția ca aceasta să fie aplicată tuturor categoriilor de vehicule. Pentru a fi eficace și proporțională, această taxă ar trebui să fie calculată pe baza costurilor marginale ale congestiei și diferențiată în funcție de loc, de oră și de categoria vehiculului. Pentru a spori la maximum efectul pozitiv al taxelor de congestie, veniturile aferente ar trebui alocate către proiecte care abordează sursele problemei.
- (14) Taxele de congestie ar trebui să reflecte costurile efective impuse direct de fiecare vehicul asupra celorlalți utilizatori ai drumurilor și indirect asupra societății în ansamblu, într-un mod proporțional. Pentru a se evita situația în care aceste taxe ar împiedica în mod disproporționat libera circulație a persoanelor și a mărfurilor, ele ar trebui limitate la valori specifice care să reflecte costul marginal al congestiei în situația în care capacitatea maximă aproape că este atinsă, și anume atunci când volumele de trafic se apropie de capacitatea maximă a drumului.
- (15) Variația neutră din punctul de vedere al veniturilor a taxelor de utilizare a infrastructurii aplicate vehiculelor grele de marfă, un instrument nesatisfăcător în scopul reducerii congestiei, ar trebui eliminată treptat.
- (16) Suplimentele adăugate la taxa de utilizare a infrastructurii ar putea avea, de asemenea, o contribuție utilă la soluționarea problemelor legate de daunele importante aduse mediului sau de congestia cauzată de utilizarea anumitor drumuri, nu numai în zonele montane. Actuala restricționare a suplimentelor la asemenea zone ar trebui prin urmare eliminată. Pentru a se evita dubla taxare a utilizatorilor, suplimentele ar trebui să fie excluse pe sectoarele de drum unde se aplică o taxă de congestie.

¹⁸ Regulamentul (UE) 2016/427 al Comisiei din 10 martie 2016 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 6) (*JO L 82, 31.3.2016, p. 1-98*).

¹⁹ Regulamentul (UE) 2016/646 al Comisiei din 20 aprilie 2016 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 6) (*JO L 109, 26.4.2016, p. 1-22*).

²⁰

- (17) În cazul în care un stat membru introduce un sistem de taxare rutieră, compensațiile acordate ar putea duce, în funcție de caz, la discriminarea utilizatorilor rutieri nerezidenți. Prin urmare, posibilitatea de a acorda compensații în această situație ar trebui limitată la cazul taxelor de trecere și nu ar trebui să mai fie disponibilă în cazul taxelor de utilizare.
- (18) Pentru a valorifica sinergiile potențiale între sistemele de taxare rutieră existente în vederea reducerii costurilor de exploatare, Comisia ar trebui să fie pe deplin implicată în cooperarea dintre statele membre care intenționează să introducă scheme comune de taxare rutieră.
- (19) Taxele rutiere pot mobiliza resurse care să contribuie la finanțarea întreținerii și dezvoltării unei infrastructuri de transport de înaltă calitate. Prin urmare, este oportun ca statele membre să fie stimulate să utilizeze în acest sens veniturile obținute din taxele rutiere și, în acest scop, să se impună ca acestea să raporteze în mod adecvat cu privire la utilizarea acestor venituri. Aceasta ar trebui să ajute în special la identificarea posibilelor lacune de finanțare și la sporirea nivelului de acceptare a taxelor rutiere de către public.
- (20) Întrucât obiectivul directivei este, în special, asigurarea faptului că schemele de tarifare naționale aplicate în cazul altor vehicule decât vehiculele grele de marfă sunt aplicate într-un cadru coerent care asigură un tratament egal în întreaga Uniune și nu poate fi realizat în mod satisfăcător la nivelul statelor membre ci, mai degrabă, date fiind caracterul transfrontalier al transportului rutier și problemele pe care directiva este menită să le soluționeze, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității stabilit la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la articolul respectiv, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.
- (21) Este necesar să se asigure faptul că taxele bazate pe costurile externe continuă să reflecte cât mai precis posibil costul poluării atmosferice și fonice generate de vehiculele grele, fără a transforma schema de taxare într-una excesiv de complexă, pentru a stimula utilizarea celor mai eficiente vehicule din punctul de vedere al consumului de combustibil și pentru a menține eficacitatea stimulentei și actualitatea diferențierii taxelor rutiere. Prin urmare, Comisiei ar trebui să îi fie delegată competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, pentru a adapta la progresul științific valorile de referință pentru taxele bazate pe costurile externe, pentru a defini modalitățile de variație neutră din punctul de vedere al veniturilor a taxelor de utilizare a infrastructurii în conformitate cu emisiile de CO₂ ale vehiculelor grele și pentru a adapta la progresul tehnic modalitățile de variație a taxelor de utilizare a infrastructurii pentru vehiculele ușoare. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare din 13 aprilie 2016²¹. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces în mod sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

²¹ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

(22) Pentru a asigura condiții uniforme de punere în aplicare a dispozițiilor relevante ale prezentei directive, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare. Pentru adoptarea actelor de punere în aplicare privind stabilirea unui set armonizat de indicatori pentru evaluarea calității rețelelor rutiere ar trebui utilizată procedura de consultare. Competențele respective ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului²².

(23) Prin urmare, Directiva 1999/62/CE ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Directiva 1999/62/CE se modifică după cum urmează:

(1) Titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1999 privind taxarea vehiculelor pentru utilizarea infrastructurilor rutiere”.

(2) Articolele 1 și 2 se înlocuiesc cu următorul text:

„Articolul 1

(1) Prezenta directivă se aplică:

(a) taxelor pe vehicul pentru vehiculele grele de marfă;

(b) taxelor de trecere și taxelor de utilizare impuse vehiculelor.

(2) Prezenta directivă nu se aplică vehiculelor care desfășoară activități de transport exclusiv în teritoriile neeuropene ale statelor membre.

(3) Prezenta directivă nu se aplică vehiculelor înmatriculate în Insulele Canare, în Ceuta și Melilla, în Azore sau în Madeira care desfășoară activități de transport exclusiv în aceste teritorii sau între aceste teritorii și continent, respectiv Spania continentală și Portugalia continentală.

Articolul 2

În sensul prezentei directive:

1. «rețea rutieră transeuropeană» înseamnă infrastructura de transport rutier menționată în capitolul II secțiunea 3 din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului*, astfel cum este ilustrată de hărțile din anexa I la același regulament;

2. «costuri de construcție» înseamnă costurile legate de construcție, inclusiv, dacă este cazul, costurile financiare, ale unuia dintre următoarele elemente:

(a) infrastructuri noi sau îmbunătățiri ale infrastructurilor noi, inclusiv reparații structurale semnificative;

²² Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

(b) infrastructuri sau îmbunătățiri ale infrastructurilor, inclusiv reparații structurale semnificative, finalizate cu cel mult 30 de ani înainte de 10 iunie 2008, în cazul cărora la 10 iunie 2008 erau deja instituite sisteme de taxare rutieră, sau finalizate cu cel mult 30 de ani înainte de stabilirea eventualelor noi sisteme de taxare rutieră introduse după 10 iunie 2008;

(c) infrastructuri sau îmbunătățiri ale infrastructurilor finalizate înainte de 10 iunie 2008, în cazul cărora:

(i) un stat membru a stabilit un sistem de taxare rutieră care prevede recuperarea acestor costuri prin intermediul unui contract cu un operator de sistem de taxare rutieră sau alte acte legale cu efect echivalent, care au intrat în vigoare înainte de 10 iunie 2008; sau

(ii) un stat membru poate demonstra că argumentul care a justificat construirea infrastructurii respective era acela că infrastructura trebuia să aibă o durată de viață proiectată de peste 30 de ani;

3. «costuri financiare» înseamnă dobânda la împrumuturi și plata de dividende către acționari;

4. «reparații structurale semnificative» înseamnă reparații structurale, cu excepția reparațiilor care nu mai prezintă niciun beneficiu actual pentru utilizatorii rutieri, în special în cazul în care lucrarea de reparație a fost înlocuită de refacerea zonei carosabile sau de alte lucrări de construcție;

5. «autostradă» înseamnă un drum proiectat și construit special pentru traficul de autovehicule, care nu deservește proprietățile pe lângă care trece și care îndeplinește următoarele criterii:

(a) este prevăzut, cu excepția punctelor speciale sau în mod temporar, cu părți carosabile separate pentru două direcții de trafic, separate între ele printr-o bandă despărțitoare care nu este destinată traficului sau, în mod excepțional, prin alte mijloace;

(b) nu se intersectează la același nivel cu niciun drum, cu nicio cale ferată sau linie de tramvai, pistă de biciclete sau cale pietonală;

(c) este desemnat special ca autostradă;

6. «taxă de trecere» înseamnă o anumită sumă în funcție de distanța parcursă pe o anumită infrastructură și de tipul vehiculului, a cărei plată conferă unui vehicul dreptul de a utiliza infrastructurile și care cuprinde o taxă de utilizare a infrastructurii și, după caz, o taxă de congestionare sau o taxă bazată pe costurile externe sau ambele;

7. «taxă de utilizare a infrastructurii» înseamnă o taxă percepută în vederea recuperării costurilor de construcție, de întreținere, de exploatare și de dezvoltare a infrastructurii, suportate într-un stat membru;

8. «taxă bazată pe costurile externe» înseamnă o taxă percepută în vederea recuperării costurilor suportate într-un stat membru în legătură cu poluarea atmosferică generată de trafic, cu poluarea fonică generată de trafic sau cu ambele;

9. «congestionare» înseamnă o situație în care volumele de trafic se apropie de sau depășesc capacitatea drumului;

10. «taxă de congestionare» înseamnă o taxă pe vehicule percepută în vederea recuperării costurilor congestionării suportate într-un stat membru și a reducerii congestionării traficului;
11. «costul poluării atmosferice generate de trafic» înseamnă costul daunelor provocate de eliberarea în atmosferă de particule în suspensie și de precursori ai ozonului, precum oxidul de azot și compușii organici volatili, în timpul funcționării unui vehicul;
12. «costul poluării fonice generate de trafic» înseamnă costul daunelor provocate de zgomotul emis de vehicule sau creat de interacțiunea acestora cu suprafața carosabilă;
13. «taxa medie ponderată de utilizare a infrastructurii» înseamnă venitul total provenit dintr-o taxă de utilizare a infrastructurii pe o perioadă determinată, împărțit la numărul de vehicule grele-kilometri pe sectoarele de drum unde se percepe taxa în perioada respectivă;
14. «taxă de utilizare» înseamnă o anumită sumă a cărei plată conferă unui vehicul dreptul de a utiliza, pe parcursul unei perioade date, infrastructurile menționate la articolul 7 alineatele (1) și (2);
15. «vehicul» înseamnă un autovehicul, cu patru sau mai multe roți, sau un ansamblu de vehicule articulate, destinat sau utilizat pentru transportul rutier de călători sau de mărfuri;
16. «vehicul greu» înseamnă un vehicul greu de marfă ori un autocar sau autobuz;
17. «vehicul greu de marfă» înseamnă un vehicul destinat transportului de mărfuri și având o masă maximă autorizată de peste 3,5 tone;
18. «autocar sau autobuz» înseamnă un vehicul destinat transportului a mai mult de opt călători, pe lângă conducătorul auto, și având o masă maximă autorizată de peste 3,5 tone;
19. «vehicul ușor» înseamnă un autoturism, un microbuz sau o camionetă;
20. «autoturism» înseamnă un vehicul cu patru roți destinat transportului de călători, dar de maximum opt călători în afară de conducătorul auto;
21. «microbuz» înseamnă un vehicul destinat transportului a mai mult de opt călători, pe lângă conducătorul auto, și având o masă maximă autorizată care nu depășește 3,5 tone;
22. «camionetă» înseamnă un vehicul destinat transportului de mărfuri și având o masă maximă autorizată care nu depășește 3,5 tone;
23. «vehicul cu emisii zero» înseamnă un vehicul fără emisii de gaze de eșapament;
24. «operator de transport» înseamnă orice întreprindere care transportă mărfuri sau călători pe rețeaua rutieră;
25. «vehicul din categoria „EURO 0”, „EURO I”, „EURO II”, „EURO III”, „EURO IV”, „EURO V”, „EURO VI”» înseamnă un vehicul greu care respectă limitele de emisie stabilite în anexa 0;
26. «tip de vehicul» înseamnă o categorie în care se încadrează un vehicul greu în funcție de numărul său de axe, de dimensiunile sau de greutatea sa sau de alți factori de clasificare a vehiculelor care reflectă degradarea produsă drumului, de exemplu

sistemul de clasificare a degradărilor infrastructurii rutiere prevăzut în anexa IV, cu condiția ca sistemul de clasificare folosit să aibă la bază caracteristici ale vehiculului care fie apar în documentația vehiculului folosită în toate statele membre, fie sunt vizibile cu ochiul liber;

27. «contract de concesiune» înseamnă un «contract de achiziții publice de lucrări» astfel cum este definit la articolul 1 din Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului**;

28. «taxă de concesiune» înseamnă o taxă percepută de un concesionar în temeiul unui contract de concesiune;

29. «sistem de taxare modificat în mod substanțial» înseamnă un sistem de taxare care a fost modificat în așa fel încât costurile sau veniturile sunt afectate cu cel puțin 5 % în comparație cu anul anterior, după ajustarea în funcție de inflație măsurată pe baza variației indicelui armonizat al prețurilor de consum la nivelul UE, excluzând energia și produsele alimentare neprelucrate, astfel cum este publicat de Comisie (Eurostat).

În sensul punctului 2:

(a) în orice situație, proporția costurilor de construcție care urmează să fie luată în considerare nu depășește proporția duratei de viață proiectate actuale a componentelor infrastructurii aflate în uz la 10 iunie 2008 sau la data la care se introduc noile sisteme de taxare, în cazul în care aceasta este o dată ulterioară;

(b) costurile infrastructurii sau ale îmbunătățirii infrastructurii pot include orice cheltuială specifică pentru infrastructură care este destinată să reducă neplăcerile legate de zgomot sau să îmbunătățească siguranța rutieră, precum și plățile reale efectuate de operatorul infrastructurii care corespund unor elemente obiective de protecție a mediului, cum ar fi protecția împotriva contaminării solului.

* Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (JO L 348, 20.12.2013, p.1).

** Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE (JO L 94, 28.3.2014, p. 65).”.

(3) Articolul 7 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 7

(1) Fără a aduce atingere articolului 9 alineatul (1a), statele membre pot menține sau pot introduce taxe de trecere și taxe de utilizare pe rețeaua rutieră transeuropeană sau pe anumite sectoare ale acesteia și pe orice alte sectoare suplimentare ale propriilor rețele de autostrăzi care nu fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană, în condițiile stabilite la alineatele (3)-(9) din prezentul articol și la articolele 7a-7k.

(2) Alineatul (1) nu aduce atingere dreptului statelor membre, în conformitate cu Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, de a aplica taxe de trecere și taxe de utilizare pe alte drumuri, cu condiția ca impunerea acestor taxe de trecere și de utilizare pe astfel de drumuri să nu discrimineze traficul internațional și să nu determine denaturarea concurenței dintre

operatori. Taxele de trecere și taxele de utilizare aplicate pe alte drumuri decât cele care țin de rețeaua rutieră transeuropeană și decât autostrăzile respectă condițiile stabilite la alineatele (3) și (4) din prezentul articol, la articolul 7a și la articolul 7j alineatele (1), (2) și (4).

(3) Statele membre nu impun pe teritoriul lor, în același timp, și taxe de trecere, și taxe de utilizare, pentru nicio categorie de vehicule, pentru utilizarea unui singur sector de drum. Cu toate acestea, un stat membru care impune o taxă de utilizare pe rețeaua sa poate impune, de asemenea, taxe de trecere pentru utilizarea podurilor, a tunelurilor și a trecătorilor montane.

(4) Taxele de trecere și taxele de utilizare se aplică fără discriminare, directă sau indirectă, pe baza naționalității utilizatorului rutier, a statului membru sau a țării terțe de stabilire a operatorului de transport sau de înmatriculare a vehiculului ori de origine sau destinație a operațiunii de transport.

(5) Statele membre pot să prevadă tarife reduse pentru taxele de trecere sau de utilizare ori scutiri de la plata acestora pentru vehiculele grele scutite de obligația de a instala și de a utiliza aparatură de înregistrare în temeiul Regulamentului (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului*, precum și în cazurile reglementate de condițiile prevăzute la articolul 6 alineatul (2) literele (a), (b) și (c) din prezenta directivă.

(6) Fără a aduce atingere alineatului (9), începând de la 1 ianuarie 2018 statele membre nu mai introduc taxe de utilizare pentru vehiculele grele. Taxele de utilizare introduse înainte de această dată pot fi menținute până la 31 decembrie 2023.

(7) Începând de la [data intrării în vigoare a prezentei directive], statele membre nu mai introduc taxe de utilizare pentru vehiculele ușoare. Taxele de utilizare introduse înainte de această dată sunt eliminate treptat până la 31 decembrie 2027.

(8) Până la 31 decembrie 2019, în ceea ce privește vehiculele grele, un stat membru poate alege să aplice taxe de trecere sau taxe de utilizare numai vehiculelor care au o masă totală maximă autorizată de cel puțin 12 tone, în cazul în care consideră că o extindere la vehiculele de mai puțin de 12 tone, printre altele:

(a) ar crea efecte negative semnificative asupra fluidității traficului, asupra mediului, a nivelurilor de zgomot, a congestionării traficului, a sănătății sau a siguranței rutiere, din cauza devierii traficului;

(b) ar antrena costuri administrative care depășesc 30 % din veniturile suplimentare pe care le-ar genera această extindere.

Statele membre care decid să aplice taxe de trecere sau taxe de utilizare sau ambele doar vehiculelor care au o masă totală maximă autorizată de cel puțin 12 tone informează Comisia în legătură cu decizia lor și cu motivele care au stat la baza acesteia.

(9) Începând de la 1 ianuarie 2020, taxele de trecere și taxele de utilizare aplicate vehiculelor grele se aplică tuturor vehiculelor grele.

(10) Taxele de trecere și taxele de utilizare pentru vehiculele grele, pe de o parte, și pentru vehiculele ușoare, pe de altă parte, pot fi introduse sau menținute în mod independent unele față de altele.

* Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului

privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO L 60, 28.2.2014, p. 1).”.

(4) Articolul 7a se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 7a

(1) Taxele de utilizare sunt proporționale cu durata utilizării infrastructurii.

(2) Dacă se aplică taxe de utilizare în cazul vehiculelor grele, infrastructura este pusă la dispoziție spre utilizare cel puțin pentru următoarele intervale de timp: o zi, o săptămână, o lună și un an. Tariful lunar nu depășește 10 % din tariful anual, tariful săptămânal nu depășește 5 % din tariful anual, iar tariful zilnic nu depășește 2 % din tariful anual.

Un stat membru poate aplica numai tarife anuale în cazul vehiculelor înmatriculate în statul membru respectiv.

Statele membre stabilesc taxele de utilizare, inclusiv costurile administrative, pentru toate categoriile de vehicule grele, la o valoare care nu depășește tarifele maxime stabilite în anexa II.

(3) Dacă se aplică taxe de utilizare în cazul autoturismelor, infrastructura este pusă la dispoziție spre utilizare cel puțin pentru următoarele intervale de timp: 10 zile, o lună sau două luni ori ambele și un an. Tariful pe două luni nu depășește 30 % din tariful anual, tariful lunar nu depășește 18 % din tariful anual, iar tariful pe 10 zile nu depășește 8 % din tariful anual.

De asemenea, statele membre pot pune la dispoziție utilizarea infrastructurii și pentru alte intervale de timp. În astfel de cazuri, statele membre aplică tarifele în conformitate cu principiul egalității de tratament între utilizatori, ținând seama de toți factorii relevanți, în special de tariful anual și de tarifele aplicate pentru celelalte intervale de timp menționate la primul paragraf, de tiparele de utilizare existente și de costurile administrative.

În ceea ce privește schemele de percepere a taxelor de utilizare adoptate înainte de 31 mai 2017, statele membre pot menține tarifele care sunt mai mari decât limitele stabilite la primul paragraf și care sunt în vigoare înaintea acestei date, precum și tarifele corespondente mai mari pentru alte perioade de utilizare, în conformitate cu principiului egalității de tratament. Cu toate acestea, ele respectă limitele stabilite la primul paragraf, precum și al doilea paragraf, de îndată ce intră în vigoare sisteme de taxare modificate în mod substanțial, dar cel târziu începând de la 1 ianuarie 2024.

(4) În cazul microbuzelor și al camionetelor, statele membre respectă fie alineatul (2), fie alineatul (3). Cu toate acestea, statele membre stabilesc pentru microbuze și pentru camionete taxe de utilizare mai mari decât cele pentru autoturisme cel târziu începând de la 1 ianuarie 2024.”.

(5) Articolul 7c se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 7c

(1) Statele membre pot menține sau introduce o taxă bazată pe costurile externe, legată de costul poluării atmosferice generate de trafic, al poluării fonice generate de trafic sau al ambelor tipuri de poluare.

Pentru vehiculele grele, taxa bazată pe costurile externe variază și se stabilește în conformitate cu cerințele minime și cu metodele menționate în anexa IIIa și respectă valorile de referință prevăzute în anexa IIIb.

(2) Costurile luate în considerare se referă la rețeaua sau la partea de rețea care face obiectul taxelor bazate pe costurile externe și la vehiculele care sunt supuse acestor taxe. Statele membre pot să aleagă să recupereze numai un procent din costurile respective.

(3) Taxa bazată pe costurile externe legată de poluarea atmosferică generată de trafic nu se aplică vehiculelor grele care respectă cele mai stricte standarde de emisie EURO.

Primul paragraf nu se mai aplică după patru ani de la data la care au intrat în vigoare normele prin care s-au introdus standardele respective.

(4) Valoarea taxei bazate pe costurile externe se stabilește de statul membru respectiv. În cazul în care statul membru desemnează o autoritate în acest sens, autoritatea este independentă din punct de vedere juridic și financiar de organizația responsabilă cu gestionarea sau cu colectarea parțială sau integrală a taxei.

(5) Începând de la 1 ianuarie 2021, statele membre care percep taxe de trecere aplică o taxă bazată pe costurile externe pentru vehiculele grele cel puțin pe acea parte a rețelei menționată la articolul 7 alineatul (1) unde daunele provocate mediului de vehiculele grele sunt mai mari decât media daunelor provocate mediului de vehiculele grele definite în conformitate cu cerințele de raportare relevante menționate în anexa IIIa.”.

(6) Se introduce următorul articol 7da:

„Articolul 7da

(1) În conformitate cu cerințele stabilite în anexa V, statele membre pot introduce o taxă de congestionare pe orice sector al rețelei lor rutiere unde are loc congestionarea traficului. Taxa de congestionare se poate aplica numai pe acele sectoare de drum unde traficul este congestionat în mod regulat și numai în intervalele de timp când are loc de obicei congestionarea traficului pe sectoarele de drum respective.

(2) Statele membre definesc sectoarele de drum și intervalele de timp menționate la alineatul (1) pe baza unor criterii obiective legate de nivelul de expunere la congestionare a drumurilor și a zonelor din vecinătatea acestora, precum media întârzierilor sau lungimea cozilor.

(3) O taxă de congestionare impusă pe orice sector al rețelei rutiere se aplică în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de vehicule, în conformitate cu factorii de echivalență standard stabiliți în anexa V.

(4) Taxa de congestionare reflectă costurile impuse de un vehicul asupra altor utilizatori rutieri și, indirect, asupra societății, dar nu depășesc nivelurile maxime stabilite în anexa VI pentru orice tip de drum.

(5) Statele membre instituie mecanisme adecvate pentru monitorizarea impactului taxelor de congestionare și pentru revizuirea nivelului acestora. Ele revizuiesc nivelul taxelor în mod regulat, cel puțin o dată la trei ani, pentru a se asigura că acestea nu sunt mai mari decât costul congestionării care este ocazionat în statul membru respectiv și generat pe sectoarele de drum pe care se percepe taxa de congestionare.”.

(7) Articolele 7f și 7g se înlocuiesc cu următorul text:

„Articolul 7f

(1) După informarea Comisiei, un stat membru poate adăuga un supliment la taxa de utilizare a infrastructurii percepută pe anumite sectoare de drum care sunt afectate în mod regulat de congestionare sau a căror utilizare de către vehicule provoacă daune importante mediului, în cazul în care sunt îndeplinite următoarele condiții:

(a) veniturile generate din supliment sunt investite în finanțarea construcției de infrastructuri de transport ale rețelei centrale identificate în conformitate cu capitolul III din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013, care să contribuie direct la reducerea congestiei sau a daunelor aduse mediului și care să fie situate pe același coridor ca sectorul de drum pe care se aplică suplimentul;

(b) suplimentul nu depășește 15 % din taxa medie ponderată de utilizare a infrastructurii calculată în conformitate cu articolul 7b alineatul (1) și cu articolul 7e, cu excepția cazului în care veniturile generate sunt investite în sectoare transfrontaliere ale coridoarelor rețelei centrale, caz în care suplimentul nu poate depăși 25 %;

(c) aplicarea suplimentului nu conduce la un tratament inechitabil al traficului comercial în raport cu alți utilizatori rutieri;

(d) înainte aplicării suplimentului, se transmite Comisiei o descriere a locului exact unde este perceput suplimentul și o dovadă a deciziei de finanțare a construcției de coridoare ale rețelei centrale, menționate la litera (a);

(e) perioada pe care urmează să se aplice suplimentul este definită și delimitată în avans și este consecventă, în privința veniturilor care se preconizează că vor fi obținute, cu planurile financiare și cu analiza cost-beneficiu aferente proiectelor cofinanțate cu veniturile provenite din supliment.

(1a) În cazul unor noi proiecte transfrontaliere, se pot adăuga suplimente numai dacă toate statele membre implicate în proiectul respectiv sunt de acord.

(2) O taxă de utilizare a infrastructurii care face obiectul unei variații în conformitate cu articolul 7g sau 7ga poate fi majorată cu un supliment.

(3) După primirea informațiilor obligatorii de la un stat membru care intenționează să aplice un supliment, Comisia transmite aceste informații tuturor membrilor comitetului menționat la articolul 9c. În cazul în care Comisia consideră că suplimentul planificat nu îndeplinește condițiile menționate la alineatul (1) sau că suplimentul planificat va avea efecte negative semnificative asupra dezvoltării economice a regiunilor periferice, ea poate respinge sau poate cere modificarea planurilor de taxare transmise de statul membru în cauză, prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 9c alineatul (2).

(4) Valoarea suplimentului este dedusă din valoarea taxei bazate pe costurile externe calculată în conformitate cu articolul 7c, cu excepția vehiculelor din clasele de emisie EURO 0, I și II începând de la 15 octombrie 2011, III și IV începând de la 1 ianuarie 2015, V începând de la 1 ianuarie 2019 și VI începând din ianuarie 2023. Toate veniturile generate prin aplicarea simultană a suplimentului și a taxelor bazate pe costurile externe sunt investite în finanțarea construcției de coridoare ale rețelei centrale enumerate în partea I din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1316/2013.

(5) Pe sectoarele de drum unde se aplică o taxă de congestioneare nu se poate aplica un supliment.

Articolul 7g

(1) Până la 31 decembrie 2021, taxa de utilizare a infrastructurii poate fi variată pentru a reduce congestionearea, pentru a reduce la minimum deteriorarea infrastructurii și pentru a optimiza utilizarea infrastructurii vizate sau pentru a promova siguranța rutieră, în cazul în care sunt îndeplinite următoarele condiții:

- (a) variația este transparentă, făcută publică și pusă la dispoziția tuturor utilizatorilor în condiții de egalitate;
- (b) variația este aplicată în funcție de momentul zilei, de tipul de zi sau de anotimp;
- (c) nicio taxă de utilizare a infrastructurii nu depășește cu mai mult de 175 % nivelul maxim al taxei medii ponderate de utilizare a infrastructurii, menționate la articolul 7b;
- (d) perioadele de vârf în care se aplică cele mai ridicate taxe de utilizare a infrastructurii în scopul reducerii congestioneării nu depășesc cinci ore pe zi;
- (e) variația este elaborată și aplicată într-un mod transparent și neutru din punctul de vedere al veniturilor, pe un sector de drum afectat de congestioneare, prin oferirea de tarife mai reduse ale taxelor de trecere pentru transportatorii care călătoresc în afara orelor de vârf și prin aplicarea de tarife majorate ale taxei de trecere pentru transportatorii care călătoresc în timpul orelor de vârf pe același sector de drum.

Un stat membru care dorește să introducă o astfel de variație sau să modifice o variație existentă informează Comisia în legătură cu intenția sa și pune la dispoziția acesteia informațiile necesare pentru a evalua dacă sunt îndeplinite condițiile.

(2) Până la 31 decembrie 2020, în ceea ce privește vehiculele grele, statele membre variază nivelul taxei de utilizare a infrastructurii în funcție de clasa de emisie EURO a vehiculului, astfel încât nicio taxă de utilizare a infrastructurii să nu depășească cu mai mult de 100 % aceeași taxă percepută pentru vehicule echivalente care respectă cele mai stricte standarde de emisie. Contractele de concesiune existente pot fi scutite de această cerință până la reînnoirea contractului.

Cu toate acestea, un stat membru poate deroga de la cerința de a varia taxa de utilizare a infrastructurii în cazul în care se aplică oricare dintre următoarele:

- (i) această cerință ar compromite grav coerența sistemelor de taxare de pe teritoriul său;
- (ii) nu ar fi practic din punct de vedere tehnic să se introducă astfel de diferențieri în sistemul de taxare în cauză;
- (iii) aceasta ar duce la devierea celor mai poluante vehicule, având un impact negativ asupra siguranței rutiere și a sănătății publice;
- (iv) taxa de trecere include o taxă bazată pe costuri externe.

Orice astfel de derogare sau exceptare este notificată Comisiei.

(3) Dacă, în eventualitatea unei verificări, un conducător auto sau, dacă este cazul, operatorul de transport nu poate prezenta documentele vehiculului necesare pentru a atesta

clasa de emisie a vehiculului în scopul alineatului (2), statele membre pot aplica taxe de trecere până cel mai ridicat nivel posibil.

(4) În termen de un an de la publicarea de către Comisie a datelor oficiale privind emisiile de CO₂, în temeiul Regulamentului (UE) .../...*****, Comisia adoptă un act delegat, în conformitate cu articolul 9e, pentru a defini valorile de referință ale emisiilor de CO₂, împreună cu o clasificare corespunzătoare a vehiculelor grele vizate.

În termen de un an de la intrarea în vigoare a actului delegat, statele membre variază taxa de utilizare a infrastructurii ținând seama de valorile de referință ale emisiilor de CO₂ și de clasificarea relevantă a vehiculului. Taxele sunt variate în așa fel încât nicio taxă de utilizare a infrastructurii să nu depășească cu mai mult de 100 % aceeași taxă percepută pentru vehicule echivalente care au emisiile cele mai scăzute de CO₂, dar nu emisii zero. Vehiculele cu emisii zero beneficiază de o reducere cu 75 % a taxelor de utilizare a infrastructurii, în raport cu tariful cel mai ridicat.

(5) Variațiile menționate la alineatele (1), (2) și (4) nu sunt concepute să genereze venituri suplimentare din taxele de trecere. Orice creștere neprevăzută a veniturilor este compensată printr-o modificare a structurii variației, care se efectuează în termen de doi ani de la sfârșitul exercițiului financiar în care au fost generate veniturile suplimentare.

***** Regulamentul (UE) .../... al Comisiei din XXX de punere în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 595/2009 în ceea ce privește certificarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil al vehiculelor grele și de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L ..., ..., p...).”.

(8) Se introduce următorul articol 7ga:

„Articolul 7ga

(1) Pentru vehiculele ușoare, până la 31 decembrie 2021, statele membre pot varia taxele de trecere și taxele de utilizare în funcție de performanța de mediu a vehiculului.

(2) Începând de la 1 ianuarie 2022, statele membre variază taxele de trecere și, în cazul taxelor de utilizare, cel puțin taxele anuale, în funcție de emisiile de CO₂ și de poluanți ale vehiculelor conform normelor stabilite în anexa VII.

(3) Dacă, în eventualitatea unei verificări, un conducător auto sau, dacă este cazul, operatorul de transport nu poate prezenta documentele vehiculului necesare pentru a atesta nivelurile de emisie ale vehiculului (certificatul de conformitate) în temeiul Regulamentului (UE) .../...***** al Comisiei, statele membre pot aplica taxe de trecere sau taxe de utilizare anuale până cel mai ridicat nivel posibil.

(4) Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 9e, acte delegate de modificare a anexei VII în vederea adaptării la progresul tehnic a modalităților specificate în anexa respectivă.

***** Regulamentul (UE) 2017/xxx al Comisiei din xxx de completare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, de modificare a Directivei 2007/46/CE a

Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei și a Regulamentului (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 (JO L xxx) și Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) (JO L 263, 9.10.2007, p. 1.).”

(9) Articolul 7h se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1), teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Cu cel puțin șase luni înainte de aplicarea unui sistem de taxare nou sau modificat în mod substanțial pentru perceperea taxelor de utilizare a infrastructurii, statele membre transmit Comisiei.”;

(b) alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Înainte de a implementa un sistem de taxare nou sau modificat în mod substanțial pentru perceperea taxelor bazate pe costurile externe, statele membre informează Comisia cu privire la rețeaua vizată și la tarifele avute în vedere pe categorie de vehicul și pe clasă de emisie.”;

(c) alineatul (4) se elimină.

(10) Articolul 7i se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (2), literele (b) și (c) se înlocuiesc cu următorul text:

„(b) asemenea diminuări sau reduceri să reflecte economiile efective realizate la nivelul costurilor administrative aferente tratării utilizatorilor frecvenți, în comparație cu utilizatorii ocazionali;

(c) asemenea diminuări sau reduceri să nu depășească 13 % din taxa de utilizare a infrastructurii plătită de vehicule echivalente care nu pot beneficia de diminuarea sau de reducerea respectivă.”;

(b) alineatul (3) se modifică după cum urmează:

„(3) Sub rezerva condițiilor prevăzute la articolul 7g alineatul (1) litera (b) și la articolul 7g alineatul (5), în cazul proiectelor specifice de interes european ridicat identificate în anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1315/2013, tarifele pentru taxele de trecere pot fi supuse altor forme de variație pentru a asigura viabilitatea comercială a acestor proiecte atunci când sunt expuse concurenței directe cu alte moduri de transport. Structura de taxare rezultată este liniară, proporțională, pusă la dispoziția publicului și accesibilă tuturor utilizatorilor în condiții de egalitate și nu conduce la costuri suplimentare transmise altor utilizatori sub forma unor taxe de trecere mai mari.”.

(11) Articolul 7j se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1), a doua teză se înlocuiește cu următorul text:

„În acest scop, statele membre cooperează pentru a stabili metode care să permită utilizatorilor rutieri să plătească taxele de trecere și de utilizare 24 de ore din 24, cel

puțin la punctele de vânzare importante, utilizând mijloacele obișnuite de plată, în interiorul și în exteriorul statelor membre în care se aplică aceste taxe.”;

(b) alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) În cazul în care un stat membru percepe o taxă de trecere pentru un vehicul, valoarea totală a taxei de trecere, valoarea taxei de utilizare a infrastructurii, valoarea taxei bazate pe costurile externe și valoarea taxei de congestiune, atunci când este aplicată această taxă, sunt indicate pe o chitanță care este furnizată utilizatorului rutier, dacă este posibil prin mijloace electronice.”;

(c) la alineatul (4), prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„Atunci când este fezabil din punct de vedere economic, statele membre percep și colectează taxele bazate pe costurile externe și taxele de congestiune prin intermediul unui sistem electronic care respectă cerințele de la articolul 2 alineatul (1) din Directiva 2004/52/CE.”.

(12) Articolul 7k se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 7k

Fără a aduce atingere articolelor 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, prezenta directivă nu afectează libertatea statelor membre care introduc un sistem de taxe de trecere de a oferi o compensație adecvată.”.

(13) La articolul 8, alineatul (2) se modifică după cum urmează:

(a) la litera (a), trimiterea la „articolul 7 alineatul (7)” se înlocuiește cu o trimitere la „articolul 7a”;

(b) la litera (b), trimiterea la „articolul 7 alineatul (1)” se înlocuiește cu o trimitere la „articolul 7 alineatele (1) și (2)”.

(14) Articolul 9 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (2), al doilea paragraf se elimină;

(b) se adaugă următorul alineat (3):

„(3) Veniturile generate de taxele de congestiune sau echivalentul în valoare financiară al acestor venituri se folosesc pentru a soluționa problema congestiunii, în special prin:

(a) sprijinirea infrastructurilor și a serviciilor de transport în comun;

(b) eliminarea blocajelor de pe rețeaua transeuropeană de transport;

(c) dezvoltarea de infrastructuri alternative pentru utilizatorii transporturilor.”.

(15) Articolele 9d și 9e se înlocuiesc cu următorul text:

„Articolul 9d

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 9e pentru a modifica anexa 0, valorile din tabelele 1 și 2 din anexa IIIb și formulele din secțiunile 4.1 și 4.2 din anexa IIIa, pentru a le adapta la progresul științific și tehnic.

Articolul 9e

(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 7g alineatul (4), la articolul 7ga alineatul (4) și la articolul 9d este conferită Comisiei pe o perioadă nedeterminată începând de la [data intrării în vigoare a prezentei directive].

(3) Parlamentul European sau Consiliul poate revoca în orice moment delegarea de competențe menționată la articolul 7g alineatul (4), la articolul 7ga alineatul (4) și la articolul 9d. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării sale în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității niciunuia dintre actele delegate care sunt deja în vigoare.

(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia îi consultă pe experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare din 13 aprilie 2016.

(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 7g alineatul (4), al articolului 7ga alineatul (4) și al articolului 9d intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European, nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea actului respectiv către Parlamentul European și către Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Termenul respectiv se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.”.

(16) Articolele 9f și 9g se elimină.

(17) Articolul 10a se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Sumele în euro prevăzute în anexa II și sumele în cenți prevăzute în tabelele 1 și 2 din anexa IIIb sunt adaptate la fiecare doi ani pentru a ține seama de variația indicelui armonizat al prețurilor de consum la nivelul UE, excluzând energia și produsele alimentare neprelucrate, astfel cum este publicat de Comisie (Eurostat). Prima adaptare are loc până la data de 31 martie [a anului care urmează celor doi ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive].

Sumele se adaptează automat, prin creșterea valorii de bază în euro sau în cenți cu variația procentuală a indicelui respectiv. Sumele rezultate se rotunjesc până la valoarea cea mai apropiată în unități euro în cazul anexei II și până la valoarea cea mai apropiată în zecimi de cent în cazul anexei IIIb.

(2) Comisia publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sumele adaptate prevăzute la alineatul (1) până la data de 31 martie a anului care urmează sfârșitului celor doi ani calendaristici menționați la alineatul (1). Aceste sume adaptate intră în vigoare în prima zi a lunii care urmează datei publicării.”.

(18) Articolul 11 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 11

(1) În fiecare an, statele membre publică, în formă agregată, un raport cu privire la taxele de trecere și la taxele de utilizare percepute pe teritoriul lor, incluzând informații privind utilizarea veniturilor și calitatea drumurilor pe care se aplică taxe de trecere sau taxe de utilizare, conform celor specificate la alineatele (2) și (3).

(2) Raportul publicat în temeiul alineatului (1) include informații cu privire la:

- (a) taxa bazată pe costurile externe percepută pentru fiecare combinație de clasă de vehicule, tip de drum și interval de timp;
- (b) variația taxelor de utilizare a infrastructurii în funcție de tipul de vehicul;
- (c) taxa medie ponderată de utilizare a infrastructurii și veniturile totale obținute în urma aplicării taxei de utilizare a infrastructurii, precizând orice posibilă abatere în raport cu costurile reale ale infrastructurii care rezultă în urma variației taxei de utilizare a infrastructurii;
- (d) veniturile totale obținute în urma aplicării de taxe bazate pe costurile externe;
- (e) veniturile totale obținute în urma aplicării de taxe de congestionare;
- (f) veniturile totale obținute în urma aplicării de taxe de trecere și/sau de taxe de utilizare;
- (g) utilizarea veniturilor generate prin aplicarea prezentei directive și modul în care această utilizare a permis statului membru să îndeplinească obiectivele menționate la articolul 9 alineatele (2) și (3);
- (h) o evaluare, bazată pe criterii obiective, a stării de întreținere a infrastructurii rutiere de pe teritoriul statului membru, precum și evoluția acestei stări de la ultimul raport;
- (i) o evaluare a nivelului de congestionare a traficului la ore de vârf pe rețeaua pe care se percep taxe de trecere, pe baza observațiilor reale privind traficul realizate pe un număr reprezentativ de porțiuni de drum congestionate care fac parte din rețeaua în cauză, precum și evoluția acestui nivel de la ultimul raport.

(3) Pentru evaluarea calității acelor porțiuni ale rețelei rutiere pe care se aplică taxe de trecere sau taxe de utilizare, statele membre utilizează indicatori-cheie de performanță. Indicatorii se referă cel puțin la:

- (a) calitatea carosabilului;
- (b) siguranța rutieră;
- (c) nivelul congestionării traficului.

(4) În termen de trei ani de la [intrarea în vigoare a directivei revizuite], Comisia adoptă un act de punere în aplicare în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 9c alineatul (2), pentru a defini un set de indicatori armonizați.

(5) În termen de șase ani de la [data intrării în vigoare a directivei revizuite], Comisia publică un raport bazat pe aplicarea de către statele membre a indicatorilor menționați la alineatul (4).”.

18. Anexele se modifică după cum urmează:

(a) anexele 0, IIIa, IIIb și IV se modifică în conformitate cu anexa la prezenta directivă;

(b) se adaugă anexele V, VI și VII, astfel cum figurează în anexa la prezenta directivă.

Articolul 2

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la cel târziu. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor acte.

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Statele membre comunică Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 3

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 4

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele