



Bruxelles, 29 octombrie 2021
(OR. en)

**Dosar interinstituțional:
2017/0114(COD)**

**10542/21
ADD 1**

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

PROIECT DE EXPUNERE DE MOTIVE A CONSILIULUI

Subiect: Poziție în primă lectură a Consiliului în vederea adoptării DIRECTIVEI PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI de modificare a Directivelor 1999/62/CE, 1999/37/CE și (UE) 2019/520, în ceea ce privește taxarea vehiculelor pentru utilizarea anumitor infrastructuri

– Proiect de expunere de motive a Consiliului

I. INTRODUCERE

1. Comisia Europeană a transmis propunerea sus-menționată Parlamentului European și Consiliului la 1 iunie 2017, ca parte a primului pachet privind mobilitatea.
2. Această propunere modifică Directiva 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri¹ (denumită în continuare „Directiva 1999/62/CE”), cu scopul de a aborda problemele legate de emisiile de gaze cu efect de seră, de finanțarea infrastructurii rutiere și de congestionarea traficului.
3. Parlamentul European a desemnat Comisia pentru transport și turism (TRAN) drept comisie responsabilă de această propunere, iar dna Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy a fost desemnată raportoare în cadrul celei de a 8-a legislaturi parlamentare.
4. Comitetul Economic și Social European și-a adoptat avizul asupra propunerii în cadrul celei de a 529-a sesiuni plenare, la 18 octombrie 2017. Comitetul European al Regiunilor și-a adoptat avizul în cadrul celei de a 127-a sesiuni plenare, la 1 februarie 2018.

¹ JO L 187, 20.7.1999.

5. La 25 octombrie 2018, Parlamentul European și-a adoptat poziția în primă lectură.
6. În urma alegerilor parlamentare din 2019, dl Giuseppe Ferrandino a fost desemnat raportor în cadrul celei de a 9-a legislaturi parlamentare.
7. La 24 septembrie 2019, Comisia TRAN a adoptat decizia de a iniția triloguri politice informale, pe baza poziției în primă lectură a Parlamentului European.
8. În cadrul Consiliului, Grupul de lucru pentru transport terestru și-a început lucrările la 1 iunie 2017, cu o prezentare generală a propunerii. La 21 iunie 2017, a fost analizată evaluarea impactului.
9. Consiliul (TTE, Transporturi) a organizat o primă dezbatere de orientare pe marginea propunerii la 5 decembrie 2017².
10. De atunci, propunerea a fost discutată în mai multe rânduri și s-au desfășurat lucrări ample.
11. La 18 decembrie 2020, Comitetul Reprezentanților Permanenți a aprobat mandatul care figurează în anexa la documentul 13827/20, ceea ce a permis începerea negocierilor cu Parlamentul European.
12. În perioada ianuarie-iunie 2021, la nivelul Grupului de lucru pentru transport terestru și al Comitetului Reprezentanților Permanenți au avut loc un număr semnificativ de reuniuni, în vederea pregătirii și monitorizării negocierilor.
13. Trei triloguri politice informale cu Parlamentul European, desfășurate la 29 ianuarie, 23 martie și 15 iunie 2021, însoțite de o serie de reuniuni tehnice, au permis colegiuitorilor să reducă decalajul dintre pozițiile lor și să ajungă astfel la un acord politic.
14. La 30 iunie 2021, Comitetul Reprezentanților Permanenți a analizat textul de compromis provizoriu în vederea ajungerii la un acord³.

² A se vedea documentul 14426/17.

³ A se vedea documentele 9960/21 și 9960/19 COR 1.

15. La 14 iulie 2021, președinta Comisiei TRAN a Parlamentului European a adresat o scrisoare⁴ președintelui Comitetului Reprezentanților Permanenți, precizând că, în cazul în care Consiliul își va adopta poziția în primă lectură în conformitate cu textul anexat la scrisoarea respectivă, ea va recomanda membrilor Comisiei TRAN și, ulterior, plenului ca poziția Consiliului să fie acceptată fără amendamente, sub rezerva verificării de către experții juriști-lingviști, în cadrul celei de a doua lecturi a Parlamentului European.
16. Se preconizează că la 9 noiembrie 2021 Consiliul își va adopta poziția în primă lectură cu privire la propunere, astfel cum figurează în anexa la documentul 10542/21.

II. OBIECTIV

17. Modificările Directivei 1999/62/CE prevăzute în propunerea Comisiei Europene vizau stimularea decarbonizării transportului rutier. Acestea se axau în principal pe următoarele elemente:
- extinderea domeniului de aplicare al normelor de taxare pentru a include autobuzele și autocarele, camioanele cu o greutate cuprinsă între 3,5 și 12 tone și, într-o anumită măsură, vehiculele ușoare, inclusiv autoturismele;
 - eliminarea treptată a sistemelor de taxare bazate pe durată (așa-numitele „viniete”) pentru vehiculele grele și ușoare;
 - aplicarea obligatorie în cazul vehiculelor grele a unei taxe bazate pe costurile externe pe acele părți ale rețelei în care daunele aduse mediului de astfel de vehicule ar fi semnificative, precum și revizuirea cerințelor pentru perceperea unor astfel de taxe;
 - diferențierea prețurilor în funcție de emisiile de CO₂ mai curând decât în funcție de clasa de emisii Euro, precum și
 - utilizarea veniturilor generate de taxele de congestionare sau a echivalentului în valoare financiară al respectivelor venituri pentru a soluționa problema congestionării.

⁴ A se vedea IM 010110/2021. De reținut că, din cauza pandemiei de COVID-19, versiunea tipărită a scrisorii nu a fost trimisă prin poșta obișnuită.

III. ANALIZA POZIȚIEI ÎN PRIMĂ LECTURĂ A CONSILIULUI

A. Considerații generale

18. Textul de compromis confirmat de Consiliu la 9 noiembrie 2021 reflectă pe deplin acordul politic la care au ajuns colegiitorii. Acesta menține, de asemenea, principalele obiective ale propunerii Comisiei Europene și reflectă totodată un echilibru între principalele amendamente adoptate de Parlamentul European în prima sa lectură și mandatul Consiliului.
19. În prima sa lectură, Parlamentul European a adoptat aproximativ 130 de amendamente, care au fost analizate în mai multe rânduri la nivelul Grupului de lucru pentru transport terestru. Încă de la început, între pozițiile celor doi colegiitori păreau să existe divergențe semnificative cu privire la numeroase dispoziții, printre care și cele mai controversate, cum ar fi eliminarea treptată a taxelor de utilizare. Cu toate acestea, după negocieri intense atât la nivel politic, cât și la nivel tehnic, cei doi colegiitori au ajuns în cele din urmă la poziții convergente.

B. Principalele chestiuni

20. În ansamblu, modificările aduse propunerii Comisiei Europene respectă obiectivele generale ale acesteia, și anume:
- consolidarea aplicării principiilor „utilizatorul plătește” și „poluatorul plătește”;
 - contribuirea în mod corespunzător la finanțarea infrastructurii rutiere;
 - reducerea congestivității;
 - stimularea decarbonizării transporturilor, precum și
 - contribuirea la realizarea obiectivelor climatice.

21. În același timp, colegiitorii au ajuns la un echilibru adecvat între ambiția de a realiza obiectivele sus-menționate și necesitatea de a se asigura că cadrul de reglementare este ușor de aplicat de sector sau de autorități și suficient de flexibil pentru a permite statelor membre să aleagă cele mai potrivite sisteme de taxare, fără a crea sarcini administrative nejustificate.
22. Mai precis, principalele modificări în comparație cu propunerea inițială a Comisiei Europene pot fi rezumate după cum urmează:
- a) lista definițiilor de la articolul 2 a fost extinsă, fiind adăugate unele definiții noi (de exemplu, „autorulotă”, „camionetă”, „vehicul cu emisii zero”), iar altele fiind clarificate sau detaliate (de exemplu, „vehicul greu”, „vehicul ușor”, „sistem de taxare modificat în mod substanțial”);
 - b) articolul 7, dispoziția de bază care definește principiile generale de taxare, a fost revizuit după cum urmează:
 - vehiculele, indiferent dacă sunt vehicule ușoare sau grele sau tipuri de vehicule din aceste categorii, pot fi taxate independent unele de altele. Cu toate acestea, dacă sunt taxate autoturismele, și vehiculele utilitare ușoare trebuie taxate la un nivel egal sau mai mare;
 - statele membre pot decide să mențină statu-quo-ul contractelor de concesiune existente, neaplicând noile norme de taxare înainte de reînnoirea contractului sau de modificarea substanțială a sistemului de taxare;
 - statele membre pot să prevadă tarife reduse pentru taxele de trecere sau de utilizare ori scutiri de la plata acestora în cazuri specifice (de exemplu, pentru vehiculele cu emisii zero cu o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat de până la 4,25 tone);

- taxele de utilizare pentru vehiculele grele vor fi eliminate treptat din rețeaua centrală TEN-T în termen de opt ani de la intrarea în vigoare a directivei. Cu toate acestea, statele membre care aplică un sistem comun de taxe de utilizare (de exemplu, „Tratatul privind eurovinieta”) ar putea avea nevoie de încă doi ani pentru a adapta sau a întrerupe sistemul respectiv. Prin derogare de la principiul general al eliminării treptate, exceptările sunt permise în cazuri justificate în mod corespunzător, după ce schema este notificată Comisiei;
 - articolul 7 (împreună cu articolul 7a) include acum două clauze de revizuire care permit Comisiei să evalueze punerea în aplicare și eficacitatea directivei în ceea ce privește taxarea vehiculelor ușoare, precum și fezabilitatea tehnică și juridică a diferențierii tratamentului aplicat vehiculelor utilitare ușoare;
- c) o nouă dispoziție, articolul 7aa, stabilește acum așa-numitul „sistem combinat de taxare”. Acest articol prevede că statele membre care aplică taxe de trecere pe rețeaua lor centrală TEN-T sau pe o parte a acesteia înainte de intrarea în vigoare a directivei pot institui un sistem combinat de taxare pentru toate vehiculele grele sau pentru anumite tipuri de vehicule grele. În cadrul acestui sistem, taxele de utilizare trebuie să varieze în funcție de emisiile de CO₂ ale vehiculului și de clasa de emisii Euro;
- d) la articolul 7a au fost efectuate ușoare ajustări ale proporționalității taxelor de utilizare pentru autoturisme. În plus, în conformitate cu această dispoziție, utilizarea infrastructurii trebuie, de asemenea, să fie pusă la dispoziție pentru o zi, precum și pentru o săptămână sau zece zile sau ambele. Statele membre pot însă limita folosirea taxei de utilizare zilnice numai în scopul tranzitului. În cazul în care statele membre stabilesc pentru vehiculele utilitare ușoare taxe diferite de cele pentru autoturisme, tarifele pentru taxarea vehiculelor utilitare ușoare vor fi mai mari decât cele pentru autoturisme;

- e) în ceea ce privește internalizarea costurilor externe pentru vehiculele grele, articolele 7ca și 7cb impun acum obligativitatea taxării bazate pe costurile externe pentru poluarea atmosferică, după o perioadă de tranziție de patru ani, în cazul în care se aplică taxe de trecere. Cu toate acestea, statele membre vor putea să nu aplice taxa bazată pe costurile externe pentru poluarea atmosferică, în cazul unor consecințe nedorite care implică devierea traficului, după ce îi notifică acest lucru Comisiei. Această taxare obligatorie nu aduce atingere opțiunii statelor membre de a aplica oricum o taxă bazată pe costurile externe pentru emisiile de CO₂. Cu toate acestea, Comisia va fi autorizată să evalueze punerea în aplicare și eficacitatea taxării bazate pe costurile externe pentru emisiile de CO₂;
- f) în ceea ce privește taxarea opțională:
- articolul 7da prevede acum că veniturile generate de taxele (opționale) de congestionare sau echivalentul în valoare financiară al acestor venituri trebuie folosite pentru a soluționa problema congestionării sau pentru a dezvolta transportul durabil și mobilitatea în general. În cazul în care aceste venituri sunt alocate bugetului general, se va considera că statele membre și-au îndeplinit obligația dacă pun în aplicare politici de sprijin financiar pentru a soluționa problema congestionării sau pentru a dezvolta transportul durabil și mobilitatea în general care au o valoare echivalentă cu veniturile generate din taxele de congestionare și
 - articolul 7f prevede acum că, în cazul în care două sau mai multe state membre decid să aplice un supliment pe același coridor, suplimentul poate depăși 25 % (dar nu și 50 %) numai cu acordul tuturor statelor membre care fac parte din coridorul respectiv și care se învecinează cu statele membre pe teritoriul cărora se încadrează secțiunea coridorului pe care urmează să se aplice suplimentul;

- g) în ceea ce privește variațiile bazate pe emisiile de CO₂ și pe performanța de mediu a vehiculelor:
- o nouă dispoziție, articolul 7ga, introduce CO₂-ul pe lista costurilor taxabile, în conformitate cu obiectivele climatice. Această dispoziție impune statelor membre să varieze taxele de utilizare a infrastructurii și taxele de utilizare pentru vehiculele grele în funcție de emisiile de CO₂. Inițial, schema ar trebui să se aplice numai camioanelor celor mai mari, dar ar urma să fie extinsă treptat la alte tipuri de vehicule grele și să fie adaptată în mod regulat la progresul tehnologic. Statele membre vor putea, de asemenea, să acorde un tratament preferențial vehiculelor cu emisii zero, pentru a stimula achiziționarea de vehicule cotate drept cele mai bune din clasa lor. Cu toate acestea, noua dispoziție include garanții pentru a evita dubla recompensare a vehiculelor hibride și posibilele suprapuneri cu alte instrumente de stabilire a prețului carbonului și
 - articolul 7gb lasă acum statelor membre o marjă de apreciere în ceea ce privește diferențierea taxelor de trecere și a taxelor de utilizare pentru vehiculele ușoare în funcție de performanța de mediu a vehiculului. Totuși, această dispoziție impune o variație obligatorie a taxelor de trecere și a ratei anuale a taxelor de utilizare pentru camionete și microbuze, în funcție de performanța de mediu a vehiculului, începând din 2026, dacă se aplică taxe de trecere sau taxe de utilizare și dacă este posibilă din punct de vedere tehnic;
- h) au fost aduse modificări articolului 11 în ceea ce privește atât tipul de informații care trebuie furnizate în raportul pe care statele membre au obligația de a-l publica într-o formă agregată, cât și frecvența publicării acestuia (și anume, raportul va trebui întocmit în termen de trei ani de la intrarea în vigoare a directivei și, ulterior, o dată la cinci ani);
- i) articolul 4 din directiva de modificare stabilește o perioadă de transpunere de doi ani și
- j) anexele au fost revizuite în ceea ce privește valorile maxime ale taxelor de utilizare, cerințele minime și valorile de referință ale taxelor bazate pe costurile externe, cerințele minime și valorile de referință ale taxelor de congestionare și criteriile de performanță privind emisiile de poluanți pentru vehiculele ușoare.

IV. CONCLUZIE

23. Poziția Consiliului menține obiectivele principale ale propunerii Comisiei Europene și reflectă pe deplin compromisul la care s-a ajuns în cadrul negocierilor informale dintre Consiliu și Parlamentul European, cu sprijinul Comisiei Europene.
24. Acest compromis a fost confirmat printr-o scrisoare din partea președintei Comisiei TRAN a Parlamentului European, adresată președinției, cu data de 14 iulie 2021; se preconizează adoptarea lui de către Consiliu (ECOFIN) la 9 noiembrie 2021 ca poziție în primă lectură.

-