

Bruxelles, 17 noiembrie 2021
(OR. en)

14043/21

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

**TRANS 687
FISC 194
ENV 902
CODEC 1491**

NOTĂ DE ÎNȘOȚIRE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	16 noiembrie 2021
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2021) 693 final
Subiect:	COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN în conformitate cu articolul 294 alineatul (6) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene privind poziția Consiliului referitoare la adoptarea unei DIRECTIVE A 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

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2021) 693 final.

Anexă: COM(2021) 693 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 16.11.2021
COM(2021) 693 final

2017/0114 (COD)

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN

**în conformitate cu articolul 294 alineatul (6) din Tratatul privind funcționarea
Uniunii Europene**

privind

**poziția Consiliului referitoare la adoptarea unei DIRECTIVE A 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**

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN

**în conformitate cu articolul 294 alineatul (6) din Tratatul privind funcționarea
Uniunii Europene**

privind

**poziția Consiliului referitoare la adoptarea unei DIRECTIVE A 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**

1. CONTEXT

Data transmiterii propunerii către Parlamentul European și Consiliu [documentul COM(2017) 275 final – 2017/0114 COD]:	1 iunie 2017.
Data avizului Comitetului Economic și Social European:	18 octombrie 2017.
Data avizului Comitetului Regiunilor:	1 februarie 2018.
Data poziției Parlamentului European în primă lectură:	25 octombrie 2018.
Data transmiterii propunerii modificate:	nu se aplică.
Data adoptării poziției Consiliului:	9 noiembrie 2021.

2. OBIECTIVUL PROPUNERII COMISIEI

La 31 mai 2017, Comisia a propus o revizuire a Directivei 1999/62/CE (Directiva privind eurovinieta), ca parte a primului Pachet privind mobilitatea („Europa în mișcare”). Această modificare abordează aspectele de taxare rutieră ale directivei respective.

Obiectivul inițiativei este realizarea de 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. Acesta include obiectivul de a

- contribui la punerea în aplicare a Acordului de la Paris și la realizarea obiectivelor UE în materie de climă prin reducerea emisiilor de CO₂ generate de transportul rutier;
- reduce riscul de discriminare față de utilizatorii ocazionali, în majoritate utilizatori străini, în particular față de autoturisme și de a
- aborda deficiențe specifice ale legislației existente, și anume de a îndeplini mai bine obiectivele acesteia, în special prin simplificarea taxării costurilor externe, care necesită în prezent un proces greoi de justificare și notificare, precum și prin introducerea unei noi opțiuni de taxare a congestiunilor.

3. OBSERVAȚII PRIVIND POZIȚIA CONSILIULUI

3.1. Tip de taxare (taxe de trecere și/sau viniete)

(a) *Vehicule grele*

Deși Comisia a propus eliminarea treptată a taxării în funcție de durată (și anume, a taxelor de utilizare cunoscute în mod obișnuit drept viniete) după șase ani, în conformitate cu poziția Consiliului,

- vinietele pentru vehiculele grele trebuie să fie eliminate treptat din rețeaua transeuropeană de transport centrală (TEN-T) în termen de opt ani
- cu până la doi ani suplimentari pentru sistemele comune de taxe de utilizare (și anume, Tratatul privind eurovinietă¹).
- cu excepția unor cazuri justificate în mod corespunzător (referitoare la costuri/beneficii legate de trafic/densitatea populației sau de riscul de deviere a traficului).

În plus, posibilitatea de a aplica un „sistem de taxare combinat” ar permite statelor membre care dispun deja de taxe de trecere să introducă viniete, și anume să impună taxe de utilizare pe drumuri sau categorii de vehicule care nu sunt în prezent taxate, în anumite condiții.

Comisia ar fi preferat eliminarea treptată a vinietelor din întreaga rețea TEN-T pentru toate vehiculele grele. De asemenea, domeniul de aplicare al sistemului de taxare combinat ar putea fi reflectat mai precis în dispoziția juridică relevantă. În același timp, o astfel de dispoziție trebuie interpretată în contextul directivei și al considerentelor acesteia, iar aplicarea sa este limitată de sistemele de taxe de trecere existente deja la ora actuală. Având în vedere impactul relativ limitat asupra infrastructurii și costurilor externe ale vehiculelor grele de dimensiuni mai reduse (care nu sunt în prezent supuse taxelor de trecere în câteva state membre) și având în vedere garanțiile disponibile (și anume, notificarea prealabilă a Comisiei) în cazul unor excepții justificate, precum și introducerea unor sisteme de taxare combinate, Comisia poate accepta compromisul.

(b) *Vehicule ușoare*

Comisia a propus, de asemenea, eliminarea treptată a vinietelor pentru vehiculele ușoare. Cu toate acestea, colegiitorii au convenit asupra posibilității ca statele membre să mențină și să introducă viniete pentru vehiculele respective (autoturisme personale, vehicule utilitare ușoare și microbuze).

În ceea ce privește proporționalitatea prețurilor vinietelor, Comisia a propus, pentru vinietele pe termen scurt, limite oarecum mai mici decât cele prevăzute în poziția Consiliului. În același timp, poziția Consiliului impune acum statelor membre să pună la dispoziție **viniete zilnice**, fapt ce reprezintă un pas important în direcția unor prețuri mai proporționate pentru vehiculele ușoare. În plus, sunt incluse clauze de revizuire privind normele aplicabile vehiculelor ușoare în general și, în particular, privind tratamentul vehiculelor utilitare ușoare, în conformitate cu solicitarea Parlamentului European.

Stabilirea unor prețuri mai proporționate este conformă cu propunerea Comisiei.

¹ Danemarca, Luxemburg, Suedia și Țările de Jos aplică în continuare acest sistem comun de taxe de utilizare pentru vehiculele grele de marfă: <https://www.eurovignettes.eu/>

3.2. Variația taxelor în funcție de performanța de mediu

(a) Vehicule grele

Comisia a propus înlocuirea variației bazate pe clasa de emisii Euro cu o **variație obligatorie bazată pe emisiile de CO₂** ale vehiculelor grele (poluanții atmosferici urmând să fie abordați prin taxarea costurilor externe, cf. secțiunea 3.3). În absența unor valori de referință la momentul propunerii, Comisia a propus ca detaliile să fie elaborate prin acte delegate.

În poziția sa în primă lectură, Parlamentul European a urmat în mare măsură propunerea și a făcut doar modificări limitate legate de tratarea operațiunilor cu emisii zero, care sunt în conformitate cu poziția Consiliului. Consiliul a elaborat detaliile variației bazate pe emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele pe baza standardelor privind CO₂ adoptate în 2019². În paralel, Consiliul a extins obligația de a varia taxele și la viniere (taxele de utilizare).

Având în vedere recenta propunere privind un sistem de comercializare a certificatelor de emisii pentru transportul rutier³, poziția Consiliului include o clauză de revizuire/evaluare pentru a aborda orice risc real și perceput de duplicare în ceea ce privește tariful carbonului.

Comisia sprijină metodologia de variere a taxelor pe baza emisiilor de CO₂, elaborată în textul Consiliului alături de o clauză de revizuire.

(b) Vehicule ușoare

Comisia a propus varierea taxelor de drum în funcție de performanța de mediu și în cazul vehiculelor ușoare, și anume luând în considerare atât emisiile de CO₂, cât și emisiile poluante. Colegiuitorii sunt de acord că variația taxelor pentru autoturisme ar trebui să fie opțională.

În conformitate cu poziția Consiliului, statele membre vor fi obligate, atunci când acest lucru este posibil din punct de vedere tehnic, să varieze taxele de trecere și taxa anuală de utilizare pentru camionete (un subset al vehiculelor utilitare ușoare) și microbuze în funcție de performanța de mediu a vehiculului, începând din 2026. Sistemul prevăzut la articolul 7gb și în anexa VII, bazat pe cele mai recente standarde de emisii, ar urma să fie orientativ. Statele membre care aleg să aplice un sistem diferit (de exemplu, în ceea ce privește criteriile de performanță privind emisiile, amploarea variației sau, eventual, introducerea altor criterii) vor trebui să își justifice alegerea și să notifice Comisia. Cu toate acestea, statele membre pot alege să aplice reduceri numai vehiculelor cu emisii zero, fără să varieze taxele pentru alte vehicule și fără să notifice Comisia.

Deși ar fi preferat o normă similară pentru toate vehiculele utilitare ușoare, Comisia poate sprijini compromisul, deoarece principiul unei variații a taxelor care reflectă costul utilizării drumurilor este în conformitate cu propunerea Comisiei.

² Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 595/2009 și (UE) 2018/956 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Directivei 96/53/CE a Consiliului, JO L 198, 25.7.2019, p. 202-240.

³ Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2003/87/CE, a Deciziei (UE) 2015/1814 și a Regulamentului (UE) 2015/757 [COM(2021) 551 final].

3.3. Taxarea costurilor externe

Comisia a propus simplificarea taxării costurilor externe (cu valori de referință direct utilizabile) și introducerea obligativității acesteia pentru vehiculele grele, cel puțin pentru acele părți ale rețelei în care costul extern al poluării atmosferice și/sau al zgomotului este mai mare decât media. Poziția finală a Consiliului a extins domeniul de aplicare al acestei obligații, făcând-o aplicabilă întregii rețele cu taxă de trecere în termen de cel mult patru ani de la intrarea în vigoare a directivei de modificare.

Statele membre vor trebui să aplice taxarea costurilor externe pentru poluare ca regulă generală, cu excepția unor cazuri specifice justificate în mod corespunzător, ceea ce reprezintă o creștere binevenită a nivelului de ambiție în comparație cu propunerea Comisiei.

Consiliul a adăugat opțiunea de a percepe taxe și pentru costul emisiilor de CO₂, ca alternativă la (sau pentru a fi utilizată împreună cu) variația taxei de utilizare a infrastructurii pentru vehiculele grele pe baza emisiilor de CO₂ (cf. secțiunea 3.2). Deși aceasta reprezintă o nouă creștere clară a nivelului de ambiție, ea va duce la duplicarea tarifării carbonului atunci când taxa națională pe combustibil aplicabilă include deja o componentă CO₂ și în cazul în care combustibilii utilizați în transportul rutier sunt incluși în comercializarea certificatelor de emisii, așa cum a propus Comisia în luna iulie. Așa cum se menționează în secțiunea 3.2, clauzele de revizuire ar trebui să ofere garanții pentru reducerea la minimum a acestui risc. Una dintre aceste clauze de revizuire obligă Comisia să ajusteze sumele exigibile pentru emisiile de CO₂ ținând seama de prețul efectiv al carbonului aplicabil combustibililor utilizați în transportul rutier în UE. Comisia consideră că garanțiile sunt suficiente și sprijină posibilitatea de a taxa costul emisiilor de CO₂ atât timp cât acest lucru nu este acoperit în totalitate de un instrument mai adecvat, cum ar fi comercializarea certificatelor de emisii sau impozitarea combustibililor.

3.4. Taxarea congestionărilor

Poziția Consiliului privind opțiunea de taxare a congestionărilor este în mare măsură conformă cu propunerea Comisiei: statele membre pot introduce o taxă de congestionare pe orice sector al rețelei lor rutiere care este supus congestionărilor, iar taxa se aplică în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de vehicule. Consiliul a înlocuit costurile maxime taxabile cu valori de referință care pot fi depășite în anumite condiții, sub rezerva notificării Comisiei. De asemenea, Consiliul a adăugat o scutire în conformitate cu poziția Parlamentului European, și anume statele membre pot scuti, parțial sau integral, microbuzele, autobuzele și autocarele. Comisia poate sprijini aceste modificări.

3.5. Suplimente

Conform propunerii Comisiei, suplimentele ar putea fi aplicate în orice zonă sensibilă (nu numai în regiunile montane), iar veniturile generate de suplimente trebuie să fie investite în finanțarea dezvoltării serviciilor de transport sau în construirea sau întreținerea infrastructurii de transport a rețelei transeuropene centrale.

În conformitate cu poziția Consiliului, un supliment ar putea depăși limita maximă actuală de 25 %, dar numai dacă toate statele membre implicate sunt de acord, caz în care acesta ar putea fi de până la 50 %. Nici acest lucru nu este în contradicție cu propunerea Comisiei.

3.6. Utilizarea veniturilor și raportarea

În linie cu propunerea Comisiei, poziția Consiliului impune ca, pe lângă alocarea veniturilor din suplimente, statele membre să utilizeze cel puțin resurse financiare echivalente cu veniturile provenite din orice taxă de congestionare opțională pentru reducerea problemei congestionării sau în beneficiul unui transport durabil.

În ceea ce privește raportarea, Consiliul nu a reușit să se pună de acord în privința cerinței de evaluare a calității rețelei rutiere cu taxă de trecere, propusă de Comisie. În ceea ce privește alte aspecte, pozițiile Consiliului și Parlamentului European au fost bine aliniate, acoperind diferitele taxe, variațiile pe categorii de vehicule, precum și veniturile colectate, utilizarea acestora și evoluția performanței de mediu a vehiculelor care utilizează drumuri cu taxă de trecere.

Comisia sprijină aceste îmbunătățiri.

3.7. Scutiri

Consiliul dorește să mențină posibilitatea de a scuti contractele de concesiune existente de la obligația de a varia taxele sau de a aplica taxarea costurilor externe, fapt pe care Comisia îl poate accepta. Concesiunile noi, reînnoite sau substanțial modificate nu ar urma să fie scutite. În acest scop, pe baza propunerii Comisiei, a fost elaborată definiția unui mecanism de taxare substanțial modificat.

Posibilitatea de a scuti vehiculele cu o greutate mai mică de 12 tone ar urma să fie eliminată, conform propunerii Comisiei, cel târziu după cinci ani.

Poziția Consiliului permite scutirea

- vehiculelor sub 7,5 tone utilizate în scopuri meșteșugărești
- vehiculelor utilizate de persoanele cu handicap
- vehiculelor istorice.

Deși politica Comisiei a fost de a limita numărul scutirilor, este puțin probabil ca cele menținute să provoace denaturări semnificative și să aibă un impact semnificativ asupra obiectivelor de mediu ale propunerii. Acest lucru se datorează faptului că ele ar viza doar un segment relativ mic alcătuit din vehicule de marfă sub 7,5 tone utilizate în scopuri meșteșugărești, vehicule istorice și vehicule utilizate de persoanele cu handicap, toate acestea parcurgând distanțe neglijabile în comparație cu alte vehicule, în special pe drumurile cu taxă de trecere. Prin urmare, Comisia poate accepta aceste scutiri.

4. CONCLUZIE

În pofida unei ușoare scăderi a nivelului de ambiție cu privire la anumite aspecte (eliminarea treptată a taxelor în funcție de durată, variația taxelor pentru vehiculele ușoare, scutiri), poziția Consiliului mărește nivelul de ambiție cu privire la o serie de alte puncte la fel de importante. Acestea sunt:

- consolidarea dispoziției privind taxarea pe bază de CO₂, în special prin extinderea acesteia la toate sistemele de viniere rămase

- taxarea obligatorie a costurilor externe pentru poluare pe întreaga rețea cu taxă de trecere
- o opțiune de taxare a costului extern al emisiilor de CO₂
- o aplicare mai flexibilă a taxelor de congestionare și a suplimentelor
- viniete zilnice pentru utilizatorii ocazionali de vehicule ușoare.

Ca atare, poziția Consiliului reprezintă un progres semnificativ în direcția unei tarifări rutiere mai echitabile și mai eficiente și, prin urmare, în direcția implementării principiilor „poluatorul plătește” și „utilizatorul plătește”. Această modificare a Directivei privind eurovinieta este un element-cheie al Pactului verde european, iar Comisia o sprijină.