

Bruxelles, 22 noiembrie 2019
(OR. en)

14383/19

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

TRANS 545

RAPORT

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Consiliul
Nr. doc. ant.:	ST 14059/19
Nr. doc. Csie:	ST 9672/17 + ADD 1
Subiect:	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 – Abordare generală

I. INTRODUCERE

1. La 1 iunie 2017, Comisia a transmis propunerea sus-menționată Parlamentului European și Consiliului, ca parte a primului pachet privind mobilitatea.
2. Comisia și-a prezentat propunerea pentru a soluționa problemele legate de emisiile de gaze cu efect de seră, de finanțarea infrastructurii rutiere și de congestionarea traficului. Propunerea modifică Directiva de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri (Directiva 1999/62/CE).

II. LUCRĂRILE DIN CADRUL CELORLALTE INSTITUȚII

3. Parlamentul European a desemnat Comisia pentru transport și turism (TRAN) drept comisie responsabilă de propunere, iar dna Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy (SD, FR) a fost desemnată raportoare în cadrul celei de a 8-a legislaturi.
4. La 25 octombrie 2018, Parlamentul și-a adoptat poziția în primă lectură.
5. Dl Giuseppe Ferrandino (SD, IT) a fost desemnat raportor în cadrul celei de a 9-a legislaturi.
6. 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 cu ocazia celei de a 127-a sesiuni plenare, la 1 februarie 2018.

III. LUCRĂRILE DIN CADRUL CONSILIULUI

7. 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.
8. La 5 decembrie 2017, Consiliul (TTE, Transporturi) a desfășurat o dezbatere de orientare cu privire la propunere (documentul 14426/17), iar la 6 iunie 2019 a fost prezentat un raport privind progresele înregistrate (documentul 9331/19).

IV. CHESTIUNI NESOLUȚIONATE

9. Președinția consideră că propunerea este esențială pentru reducerea emisiilor de dioxid de carbon din sectorul transporturilor și că reprezintă o măsură de sprijin pentru statele membre care ar putea avea un efect considerabil asupra reducerii emisiilor generate de sectorul transportului rutier. Dispozițiile noului articol 7g-a sunt esențiale pentru atingerea acestui rezultat, deoarece prevăd un nou instrument obligatoriu și aplicabil în întreaga UE pentru varierea taxelor de utilizare a infrastructurii și a taxelor de utilizare pentru vehiculele grele, pe baza emisiilor de CO₂. Flexibilitatea de care au nevoie statele membre este luată în considerare în alte articole, permițând aplicarea directivei în cel mai eficient mod și garantând totodată nivelul necesar de armonizare a normelor.

10. Considerentele nu au fost analizate în mod sistematic; această activitate ar trebui realizată în cadrul Grupului de lucru pentru transport terestru, după ce se va conveni asupra abordării generale.

V. **CONCLUZII**

11. La 20 noiembrie 2019, Comitetul Reprezentanților Permanenți a analizat textul de compromis și a hotărât să îl transmită, astfel cum figurează în anexa la prezentul raport, în vederea obținerii unei abordări generale în cadrul Consiliului TTE (Transporturi) din 2 decembrie 2019.
 12. Consiliul este invitat să convină asupra unei abordări generale. În plus, Consiliul este invitat să solicite Grupului de lucru pentru transport terestru să finalizeze lucrările, aliniind considerentele care nu sunt incluse în abordarea generală, în conformitate cu articolele și anexele textului convenit.
-

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 European¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

[considerentele nu sunt reproduse]

¹ JO C , , p. .

² JO C , , p. .

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 [...] **sunt utilizate** exclusiv în teritoriile neeuropene ale statelor membre.

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

- (4) Statele membre pot alege să nu aplice articolul 7c alineatul (5), articolul 7g alineatele (1) și (2) și articolul 7g-a în cazul taxelor de trecere și al taxelor de utilizare aferente infrastructurilor rutiere care fac obiectul unor contracte de concesiune, până la reînnoirea sau modificarea substanțială a contractului, atunci când
- (a) contractul a fost semnat înainte de *[JO: de adăugat data intrării în vigoare a directivei de modificare]* sau
 - (b) propunerile sau răspunsurile la invitațiile de a negocia în cadrul procedurii negociate au fost primite ca urmare a unui proces de achiziții publice înainte de *[JO: de adăugat data intrării în vigoare a directivei de modificare]*.
- (5) Alineatul (4) se aplică, de asemenea, în cazul contractelor pe termen lung încheiate între o entitate publică și o entitate din afara sectorului public, semnate înainte de *[JO: de adăugat data intrării în vigoare a directivei de modificare]*, având ca obiect executarea de lucrări și/sau gestionarea de servicii, altele decât executarea de lucrări, și care nu includ transferul riscului aferent cererii.

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 Consiliului³, astfel cum este ilustrată de hărțile din anexa I la regulamentul respectiv;
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;

³ 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).

- (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, sau finalizate cu cel mult 30 de ani înainte de stabilirea eventualelor noi sisteme de taxare introduse după 10 iunie 2008;
 - (c) infrastructuri sau îmbunătățiri ale infrastructurilor finalizate **cu mai mult de 30 de ani** înainte de 10 iunie 2008, în cazul cărora:
 - (i) un stat membru a stabilit un sistem de taxare care prevede recuperarea acestor costuri prin intermediul unui contract cu un operator de sistem de taxare sau al altor acte legale cu efect echivalent, care au intrat în vigoare înainte de 10 iunie 2008 ori
 - (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 drumurilor, 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 distincte pentru cele două direcții de trafic, separate una de cealaltă 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 **una sau mai multe dintre următoarele taxe**:
- o taxă de utilizare a infrastructurii;
 - o taxă de congestionare;
 - o taxă bazată pe costurile externe;
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 [...] legate de poluarea atmosferică generată de trafic, [...] de poluarea fonică generată de trafic **și/sau de emisiile de CO₂ generate de trafic** [...];
- 8a.** «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;
- 8b.** «costul poluării fonice generate de trafic» înseamnă costul daunelor provocate de zgomotul emis de vehicule sau creat de interacțiunea acestora cu suprafața carosabilă;
- 8c.** «costul emisiilor de CO₂ generate de trafic» înseamnă costul daunelor provocate de eliberarea de dioxid de carbon în timpul funcționării unui vehicul;
9. «congestionare» înseamnă o situație în care volumele de trafic se apropie de capacitatea drumului sau o depășesc;
10. «taxă de congestionare» înseamnă o taxă pe vehicule percepută în vederea recuperării costurilor legate de congestionare suportate într-un stat membru [...];

11. [...]
12. [...]
13. «taxă 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 vehicul-kilometri aferenți vehiculelor grele parcurși pe sectoarele rutiere 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 sau un ansamblu de vehicule articulate care este destinat sau utilizat pentru transportul rutier de persoane sau de mărfuri;**
16. «vehicul greu» înseamnă [...] **un autovehicul cu o masă maximă autorizată de peste 3,5 tone;**
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 [...] și 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 vehicul a cărui masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone;**

20. «autoturism» înseamnă un vehicul [...] **care are cel mult opt locuri pe scaune, în afara locului pe scaun al conducătorului auto, și a cărui masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone sau o autorulotă;**
21. «microbuz» înseamnă un vehicul destinat transportului a mai mult de opt călători, pe lângă conducătorul auto, a cărui masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone;
- 21a. «autorulotă» înseamnă un vehicul cu spațiu pentru facilități de locuit, care conține echipamente precum: scaune și masă, paturi obținute eventual prin transformarea scaunelor, instalații pentru gătit și spații de depozitare și a cărui masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone;
22. «[...] vehicul utilitar ușor» înseamnă un vehicul destinat transportului de mărfuri a cărui masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone;
23. [...]
23. «vehicul cu emisii zero» înseamnă
- (i) un autoturism sau un vehicul utilitar ușor fără motor cu ardere internă sau
 - (ii) un vehicul greu, astfel cum este definit la articolul 3 punctul 11 din Regulamentul (UE) 2019/1242⁴;
24. «operator de transport» înseamnă orice întreprindere care transportă mărfuri sau călători pe rețeaua rutieră;

⁴ **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).**

25. «vehicul din categoria „EURO 0”, „EURO I”, „EURO II”, „EURO III”, „EURO IV”, „EURO V”, „EEV”, „EURO VI» înseamnă un vehicul greu care respectă limitele de emisie stabilite în anexa 0;
26. «tip de vehicul **greu**» 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;
- 26a. «subgrup de vehicule» înseamnă o grupare de vehicule, astfel cum este definită la articolul 3 punctul 8 din Regulamentul (UE) 2019/1242;**
27. «contract de concesiune» înseamnă o [...] **concesiune de lucrări sau o concesiune de servicii**, astfel cum sunt definite la articolul [...] **5 punctul 1** din Directiva 2014/[...]23/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁵;
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 **în cazul căruia se preconizează că modificarea tarifelor va majora veniturile cu peste 10 % în raport cu exercițiul contabil precedent, indiferent de efectul creșterii traficului și 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).**

[...]

⁵ Directiva 2014/[...]23/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind [...] **atribuirea contractelor de concesiune** (JO L 94, 28.3.2014, p. [...] 1).

30. «prima valoare de referință» înseamnă, pentru fiecare subgrup de vehicule, valoarea emisiilor de CO₂ corespunzătoare percentilei 10 din cadrul datelor de monitorizare menționate la articolul 7g-a, vehiculele cu emisii zero fiind excluse din calculul acestor valori;
31. «a doua valoare de referință» înseamnă, pentru fiecare subgrup de vehicule, valoarea emisiilor de CO₂ corespunzătoare percentilei 20 din cadrul datelor de monitorizare menționate la articolul 7g-a, vehiculele cu emisii zero fiind excluse din calculul acestor valori;

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.”

[*eliminat:* [...]]

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)-(8a)[...] 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 fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană și decât autostrăzile respectă condițiile prevăzute la alineatele (3) și (4) din prezentul articol, la articolul 7a și la articolul 7j alineatele (1), (2) și (4).
- (2a) **Fără a aduce atingere altor dispoziții ale prezentei directive, taxele de trecere și taxele de utilizare pentru diferite categorii de vehicule, cum ar fi vehiculele grele, vehiculele grele de marfă, autocarele și autobuzele, vehiculele ușoare, vehiculele utilitare ușoare și autoturismele, pot fi introduse sau menținute în mod independent unele față de altele.**
- (3) Statele membre nu impun concomitent taxe de trecere și taxe de utilizare pentru nicio categorie de vehicule pentru utilizarea unui singur sector rutier. 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.

Statele membre pot decide să nu aplice articolul 7c alineatul (5) și articolul 7g-a alineatul (1) în cazul unor astfel de taxe de trecere pentru utilizarea podurilor, a tunelurilor și a trecătorilor montane atunci când este îndeplinită cel puțin una dintre condițiile de mai jos:

- (a) aplicarea articolului 7c alineatul (5) și a articolului 7g-a alineatul (1) nu ar fi posibilă din punct de vedere tehnic, întrucât nu se pot introduce astfel de diferențieri în sistemul de taxare în cauză;
- (b) aplicarea articolului 7c alineatul (5) și a articolului 7g-a alineatul (1) ar duce la devierea celor mai poluante vehicule, având un impact negativ asupra siguranței rutiere și a sănătății publice.

Un stat membru care decide să nu aplice articolul 7c alineatul (5) și articolul 7g-a alineatul (1), în conformitate cu al doilea paragraf din prezentul alineat, notifică Comisiei decizia sa.

- (4) Taxele de trecere și taxele de utilizare se aplică fără discriminare, directă sau indirectă, pe baza naționalității utilizatorului drumurilor, a statului membru sau a țării terțe de stabilire a operatorului de transport sau de înmatriculare a vehiculului ori a originii sau destinației operațiunii de transport.
- (4a) **Statele membre pot să prevadă tarife reduse pentru taxele de trecere sau de utilizare și să excludă sectoarele rutiere cu trafic de intensitate redusă din zonele slab populate.**
- (5) Statele membre pot să prevadă tarife reduse pentru taxele de trecere sau de utilizare ori scutiri de la plata acestora pentru
 - (i) 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 Consiliului⁶ și
 - (ii) **orice vehicul** [...] care intră sub incidența condițiilor prevăzute la articolul 6 alineatul (2) literele (a), (b) și (c) din prezenta directivă.

⁶ 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).

- (6) [...]
- (7) [...] .
- (8) Până la [...] [**JO: de adăugat data intrării în vigoare plus opt ani**], în ceea ce privește vehiculele grele [...] **de marfă**, un stat membru poate alege să aplice taxe de trecere sau taxe de utilizare numai vehiculelor **grele de marfă** care au o masă totală maximă autorizată de cel puțin 12 tone, în cazul în care consideră că o extindere la vehiculele **grele de marfă** de mai puțin de 12 tone:
- (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 implica costuri administrative care depășesc [...] **15 %** din veniturile suplimentare pe care le-ar genera această extindere **sau**
 - (c) **ar viza o categorie de vehicule care nu generează mai mult de 10 % din costurile taxabile privind infrastructura.**

Statele membre care decid să aplice taxe de trecere sau taxe de utilizare sau ambele doar vehiculelor **grele de marfă** 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.

- (8a) **În cazul în care taxele se aplică tuturor vehiculelor grele, statele membre pot alege să recupereze un procentaj diferit din costuri de la autocare și autobuze, pe de o parte, și de la vehiculele grele de marfă, pe de altă parte.**

- (9) [...]
- (10) [...]”.

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 [...] vehiculele grele la un nivel 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 **33 %** din tariful anual [...], **iar** tariful lunar nu depășește **20 %** din tariful anual. [...] Tariful pe 10 zile nu depășește **13 %** 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 sistemele de taxe de utilizare adoptate înainte de [...] **[JO: de adăugat data intrării în vigoare]**, 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 cu [...] **[JO: de adăugat data intrării în vigoare plus opt ani]**.

- (4) În cazul microbuzelor și al [...] **vehiculelor utilitare ușoare**, statele membre respectă fie alineatul (2), fie alineatul (3). Cu toate acestea, ele **pot** stabili pentru microbuze și [...] **vehiculele utilitare ușoare** [...] **tarife** pentru taxele de utilizare **diferite** de cele stabilite pentru autoturisme [...].”

4a. Articolul 7b se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 7b

- (1) Taxa de utilizare a infrastructurii **pentru vehiculele grele** are la bază principiul recuperării costurilor infrastructurii. Taxa medie ponderată de utilizare a infrastructurii **pentru vehiculele grele** se raportează la costurile de construcție și costurile de exploatare, întreținere și dezvoltare a rețelei rutiere respective. De asemenea, taxa medie ponderată de utilizare a infrastructurii poate include o rentabilitate a capitalului și/sau o marjă de profit bazată pe condițiile pieței.
- (2) Costurile luate în considerare se referă la rețea sau la partea de rețea care face obiectul taxelor de utilizare a infrastructurii **pentru vehiculele grele**, precum și la vehiculele care sunt supuse acestor taxe. Statele membre pot alege să recupereze numai un procent din costurile respective.”

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, **al emisiilor de CO₂ sau [...] al oricărei combinații între acestea.**

În cazul în care statele membre aplică o taxă bazată pe costurile externe pentru poluarea atmosferică și poluarea fonică generate de vehiculele grele, [...] **aceasta** face obiectul unei variații și [...] **este stabilită** 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 pe care sunt percepute taxele 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.

- (3a) **Un stat membru poate deroga de la cerința de a varia taxa de utilizare a infrastructurii sau taxa de utilizare în conformitate cu articolul 7g-a alineatul (1a), în cazul în care se percepe o taxă bazată pe costurile externe legate de emisiile de CO₂ care variază în funcție de valorile de referință ale taxei bazate pe costurile externe legate de emisiile de CO₂, astfel cum se prevede în anexa IIIc sau în actele de punere în aplicare menționate la alineatul (3c).**

O taxă bazată pe costurile externe legate de emisiile de CO₂ poate fi combinată cu o taxă de utilizare a infrastructurii care face obiectul unei variații în conformitate cu articolul 7g-a.

- (3b) Pentru autobuze și autocare, statele membre pot alege să aplice valori identice sau mai mici decât cele stabilite în anexa IIIc.

- (3c) Comisia adoptă acte de punere în aplicare, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 9c alineatul (3), pentru a stabili valorile de referință ale taxei bazate pe costurile externe legate de emisiile de CO₂ pentru vehiculele încadrate în clasele 2 și 3 de emisii de CO₂ menționate la articolul 7g-a alineatul (1a), precum și pentru a revizui valorile respective pentru vehiculele cu emisii scăzute. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în termen de un an de la publicarea pentru prima dată de către Comisie, în temeiul articolului 11 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2019/1242, a datelor de referință privind emisiile de CO₂ necesare pentru calcularea valorilor costurilor externe pentru o clasă de vehicule menționată în anexa IIIc.
- [(3d) *eliminat*]
- (3e) Statele membre pot aplica, de asemenea, taxe bazate pe costurile externe legate de emisiile de CO₂ mai mari decât valorile de referință stabilite în anexa IIIc, cu condiția ca acest lucru să se facă în mod nediscriminatoriu, iar taxele să nu depășească dublul valorilor prevăzute în anexa IIIc. În cazul în care aplică prezentul alineat, statele membre își justifică decizia și o notifică Comisiei.
- (4) Valoarea taxei bazate pe costurile externe se stabilește de statul membru respectiv. În cazul în care un stat 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 cu [...] **[JO: de adăugat data intrării în vigoare plus patru ani]**, statele membre care percep taxe de trecere aplică o taxă bazată pe costurile externe pentru vehiculele grele cel puțin pe [...] o parte a rețelei menționate la articolul 7 alineatul (1), unde daunele provocate mediului de vehiculele grele sunt **cele mai importante**. [...]”⁷

⁷ **Se adaugă un nou considerent: Statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a limita, după caz, aplicarea taxelor bazate pe costurile externe în cazul vehiculelor grele la acele părți ale rețelei pe care se aplică taxe de utilizare a infrastructurii.**

5a. **Articolul 7d se înlocuiește cu următorul text:**

„Articolul 7d

În termen de șase luni de la adoptarea viitoarelor standarde de emisie EURO mai stricte, Comisia prezintă, dacă este cazul, o propunere legislativă pentru a stabili valorile de referință corespunzătoare din anexa IIIb.”

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 rutiere unde traficul este congestionat în mod regulat și numai în intervalele de timp când are loc de obicei congestionarea traficului.
- (2) Statele membre definesc sectoarele rutiere 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 coeficienții de echivalență standard stabiliți în anexa V. **Statele membre pot scuti microbuzele, autocarele și autobuzele de plata taxei de congestionare, parțial sau în totalitate.**
- (4) Taxa de congestionare reflectă costurile impuse de un vehicul asupra altor utilizatori ai drumurilor și, indirect, asupra societății; [...] **aceasta [...] respectă valorile de referință stabilite în anexa VI pentru orice tip de drum și se stabilește în conformitate cu cerințele minime menționate în anexa V. În cazul în care un stat membru intenționează să aplice taxe de congestionare mai mari decât valorile de referință stabilite în anexa VI, acesta informează Comisia în conformitate cu cerințele menționate în anexa V.**

- (5) Statele membre instituie mecanisme adecvate pentru monitorizarea impactului taxelor de congestiare 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 suportat de statul membru respectiv și generat pe sectoarele rutiere pe care se percepe taxa de congestiare.”

6a. La articolul 7e, alineatele (1) și (2) se înlocuiesc cu următorul text:

- „(1) Statele membre calculează nivelul maxim al taxei de utilizare a infrastructurii **pentru vehiculele grele** folosind o metodologie bazată pe principiile de calcul de bază stabilite **la articolul 7b și** în anexa III.
- (2) Pentru taxele de concesiune, nivelul maxim al taxei de utilizare a infrastructurii **pentru vehiculele grele** este echivalent cu valoarea care ar fi rezultat prin folosirea unei metodologii bazate pe principiile de calcul de bază stabilite **la articolul 7b și** în anexa III sau inferior acestei valori. Evaluarea acestei echivalențe este efectuată în raport cu o perioadă de referință suficient de lungă, adecvată naturii concesiunii.”

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 rutiere care sunt afectate în mod regulat de congestiare 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 **dezvoltării serviciilor de transport sau în construcția sau întreținerea** infrastructurii de transport a rețelei centrale identificate în conformitate cu capitolul III din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013, infrastructură care contribuie direct la reducerea congestionării sau a daunelor aduse mediului și care este situată pe același coridor ca sectorul rutier 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 %. **În cazul în care două sau mai multe state membre aplică un supliment pe același coridor, suplimentul nu poate depăși 50 %;**
 - (c) aplicarea suplimentului nu conduce la un tratament inechitabil al traficului comercial în raport cu alți utilizatori ai drumurilor;
 - (d) înainte aplicării suplimentului, se transmit 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 în 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, **7g-a** sau 7ga poate fi majorată cu un supliment.
- (3) După primirea informațiilor solicitate de la un stat membru care intenționează să aplice un supliment, Comisia transmite aceste informații membrilor comitetului menționat la articolul 9c. În cazul în care Comisia consideră că suplimentul planificat nu îndeplinește condițiile prevăzute 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. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de [...] **examinare** menționată la articolul 9c alineatul [...] **3**).

- (4) [...]
- (5) Pe sectoarele rutiere unde se aplică o taxă de congestionare nu se poate aplica un supliment.

Articolul 7g

- (1) [...] **T**axa de utilizare a infrastructurii poate face obiectul unei variații cu scopul de a reduce congestionarea, de a reduce la minimum deteriorarea infrastructurii și de a optimiza utilizarea infrastructurii vizate sau de 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 congestionării 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 rutier afectat de congestionare, prin oferirea de tarife reduse ale taxelor de trecere pentru [...] **utilizatorii drumurilor** care călătoresc în afara orelor de vârf și prin aplicarea de tarife majorate ale taxei de trecere pentru [...] **utilizatorii drumurilor** care călătoresc în timpul orelor de vârf pe același sector rutier;
 - (f) **nicio taxă de congestionare nu este percepută pe sectorul rutier în cauză.**

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 întrunite condițiile.

- (2) Până [...] **la aplicarea variației taxelor de utilizare a infrastructurii și a taxelor de utilizare, menționată la articolul 7g-a**, 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. **De îndată ce taxele de utilizare a infrastructurii și taxele de utilizare vor face obiectul unei variații în temeiul articolului 7g-a, statele membre încetează să aplice variația în conformitate cu clasa de emisie EURO.** [...]

Începând cu [*JO: de adăugat data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare*], statele membre pot aplica în cazul vehiculelor cu emisii zero o reducere de până la **75 %** în raport cu taxa pentru vehiculele care respectă cele mai stricte standarde de emisie.

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 posibil 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 costurile externe.

Orice astfel de derogare sau exceptare este notificată Comisiei.

- (3) În cazul în care, 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), **iar furnizorul serviciului european de taxare rutieră electronică (SETRE), după caz, nu poate furniza această informație**, statele membre pot aplica taxe de trecere până la cel mai ridicat nivel posibil.

- (4) Variațiile menționate în prezentul articol nu sunt concepute să genereze modificări ale veniturilor.”

7a. Se introduce următorul articol 7g-a:

„Articolul 7g-a

- (1) Statele membre aplică o variație a taxelor de utilizare a infrastructurii și a taxelor de utilizare pentru vehiculele grele în conformitate cu prezentul articol.

Variația se aplică unui subgrup de vehicule grele după doi ani de la intrarea în vigoare a actului de punere în aplicare relevant pentru subgrupul respectiv, astfel cum se menționează la alineatul (2) sau (3).

De la data respectivă, statele membre încetează să aplice variația în conformitate cu clasa de emisie EURO, prevăzută la articolul 7 g, pentru vehiculele grele în cauză.

- (1a) Statele membre stabilesc, pentru fiecare tip de vehicul greu, următoarele clase de emisie de CO₂:
- (a) clasa 1 de emisie de CO₂ – vehicule care nu se încadrează în niciuna dintre clasele de emisie de CO₂ menționate la literele (b)-(e);
 - (b) clasa 2 de emisie de CO₂ – vehicule cu emisii de CO₂ mai mici sau egale cu cea de a doua valoare de referință corespunzătoare subgrupului lor specific de vehicule, dar care nu se încadrează în niciuna dintre clasele de emisie de CO₂ menționate la literele (c)-(e);
 - (c) clasa 3 de emisie de CO₂ – vehicule cu emisii de CO₂ mai mici sau egale cu prima valoare de referință corespunzătoare subgrupului lor specific de vehicule, dar care nu se încadrează în niciuna dintre clasele de emisie de CO₂ menționate la literele (d)-(e);

(d) clasa 4 de emisie de CO₂ – vehicule grele cu emisii scăzute, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 12 din Regulamentul (UE) 2019/1242;

(e) clasa 5 de emisie de CO₂ – vehicule cu emisii zero.

(1b) Cel mai ridicat nivel al taxei de utilizare a infrastructurii sau al taxei de utilizare pentru un anumit tip de vehicule grele se aplică vehiculelor care se încadrează în clasa 1 de emisie de CO₂. Vehiculelor din clasele 2, 3, 4 și 5 de emisie de CO₂ li se aplică taxe reduse, după cum urmează:

- clasa 2 de emisie de CO₂ – o reducere cuprinsă între 5 % și 15 % în raport cu taxa aplicabilă vehiculelor din clasa 1 de emisie de CO₂;
- clasa 3 de emisie de CO₂ – o reducere cuprinsă între 15 % și 30 % în raport cu taxa aplicabilă vehiculelor din clasa 1 de emisie de CO₂;
- clasa 4 de emisie de CO₂ – o reducere cuprinsă între 30 % și 50 % în raport cu taxa aplicabilă vehiculelor din clasa 1 de emisie de CO₂;
- clasa 5 de emisie de CO₂ – o reducere cuprinsă între 50 % și 75 % în raport cu taxa aplicabilă vehiculelor din clasa 1 de emisie de CO₂.

(2) Pentru vehiculele grele menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (a)-(d) din Regulamentul (UE) 2019/1242, Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, prima și a doua valoare de referință, astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 30 și, respectiv, punctul 31, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 9c alineatul (3). Valorile de referință respective se bazează pe datele de monitorizare menționate la articolul 1 al doilea paragraf din Regulamentul (UE) 2019/1242. Comisia adoptă astfel de acte de punere în aplicare în termen de 6 luni de la publicarea nivelului de referință al emisiilor de CO₂, astfel cum este definit la articolul 3 punctul 1 din Regulamentul (UE) 2019/1242, relevant pentru un subgrup specific de vehicule grele.

În plus, Comisia adoptă acte de punere în aplicare, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 9c alineatul (3), stabilind noi valori de referință în termen de 6 luni de la intrarea în vigoare a oricărei ajustări relevante a nivelului de referință al emisiilor de CO₂, adoptată în temeiul articolului 11 alineatul (2) din Regulamentul 2019/1242.

- (3) **În ceea ce privește vehiculele grele care nu intră sub incidența alineatului (2), Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, prima și a doua valoare de referință pe baza emisiilor de CO₂ pentru fiecare grup de vehicule grele publicate în conformitate cu articolul 10 din Regulamentul 2018/956. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 9c alineatul (3) și în termen de un an de la raportarea datelor către Comisie în conformitate cu Regulamentul 2018/956.**

Pentru stabilirea clasei 4 de emisie de CO₂ Comisia aplică metodologia descrisă la punctul 3 din anexa I la Regulamentul (UE) 2019/1242.

- (4) **Comisia adoptă acte de punere în aplicare, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 9c alineatul (3), pentru a adapta, pentru vehiculele menționate la alineatele (2) și (3), pe baza celor mai recente date de monitorizare, valorile percentilei definite la articolul 2 punctele 30 și 31, în vederea delimitării claselor de emisie de CO₂ menționate la alineatul (1a). Primul act de punere în aplicare se adoptă până la 31 decembrie 2026, iar apoi se adoptă un act de punere în aplicare o dată la cinci ani.**

Valorile adaptate se aplică după 12 luni de la intrarea în vigoare a actului de punere în aplicare în cauză.

- (7) **Variațiile menționate în prezentul articol nu sunt concepute să genereze modificări ale veniturilor.”**

8. Se introduce următorul articol 7ga:

„Articolul 7ga

- (1) Pentru vehiculele ușoare, statele membre pot diferenția taxele de trecere și taxele de utilizare în funcție de performanța de mediu a vehiculului, astfel cum este definită de emisiile specifice de CO₂ combinate sau ponderate combinate, înregistrate la rubrica 49 din certificatul de conformitate al vehiculului, și de performanța privind emisiile EURO.

Tarifele mai scăzute ale taxelor de trecere și ale taxelor de utilizare se aplică în cazul autoturismelor și al vehiculelor utilitare ușoare care îndeplinesc cumulativ următoarele două condiții:

- (a) emisiile lor specifice de CO₂, stabilite în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei⁸, sunt egale cu zero sau inferioare nivelurilor următoare:
 - (i) pentru perioada 2021-2024, media, ponderată în funcție de numărul de autoturisme sau de vehicule utilitare ușoare nou-înmatriculate în anul respectiv, a obiectivelor privind emisiile specifice stabilite pentru fiecare producător individual în conformitate cu punctul 4 din partea A și, respectiv, partea B din anexa I la Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului⁹;
 - (ii) pentru perioada 2025-2029, obiectivele privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE, stabilite în conformitate cu punctul 6.1.1 din partea A și, respectiv, partea B ale anexei I la regulamentul respectiv;
 - (iii) pentru perioada de după 2030, obiectivele privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE, stabilite în conformitate cu punctul 6.1.2 din partea A și, respectiv, partea B ale anexei I la regulamentul respectiv;
- (b) emisiile lor de poluanți, stabilite în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei, sunt cele specificate în tabelul din anexa VII la prezenta directivă.

⁸ Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei din 1 iunie 2017 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 al Comisiei.

⁹ Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011.

- (3) În cazul în care, în eventualitatea unei verificări, un conducător auto sau, dacă este cazul, operatorul de transport **sau furnizorul serviciului european de taxare rutieră electronică (SETRE), după caz**, nu poate atesta nivelurile de emisie ale vehiculului, statele membre pot aplica taxe de trecere sau taxe de utilizare anuale până la cel mai ridicat nivel posibil.”

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 punerea în aplicare a unui sistem de taxare nou sau modificat în mod substanțial pentru perceperea taxelor de utilizare a infrastructurii, statele membre transmit Comisiei.”;

- (aa) se introduce alineatul (1a) după cum urmează:

„(1a) Atunci când transmite informații Comisiei în conformitate cu alineatul (1), statul membru poate să prevadă sau să includă mai multe modificări ale sistemului de taxare pentru perceperea taxelor de utilizare a infrastructurii. Punerea în aplicare a unei astfel de modificări care a fost prevăzută și în legătură cu care Comisia a fost deja informată nu face obiectul dispozițiilor alineatului (1).”;

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

„(3) Înainte de a pune în aplicare 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, la tarifele avute în vedere pe categorie de vehicule și pe clasă de emisie **și, dacă este cazul, informează Comisia în conformitate cu punctul 2 din anexa IIIa sau cu punctul 2 din anexa V.**”;

- (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.”;

(aa) se introduce alineatul (2a) după cum urmează:

„(2a) Statele membre pot diminua sau acorda reduceri la taxele de utilizare a infrastructurii pentru autoturisme în cazul utilizatorilor frecvenți, în special în zonele cu așezări dispersate și la periferia orașelor. Scăderea veniturilor cauzată de reducerile acordate utilizatorilor frecvenți nu este imputată altor utilizatori mai puțin frecvenți.”;

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

„(3) Sub rezerva condițiilor prevăzute la articolul 7g alineatul (1) litera (b) [...], în cazul proiectelor specifice de interes european ridicate 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 drumurilor să plătească taxele de trecere și de utilizare 24 de ore din 24, cel puțin **pe cale electronică sau** la punctele de vânzare importante, utilizând mijloacele obișnuite de plată, în interiorul și în exteriorul statelor membre în care se aplică aceste taxe. **Statele membre nu sunt obligate să pună la dispoziție puncte de plată fizice.**”;

(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 congestionare, atunci când este aplicată această taxă, sunt indicate pe o chitanță care este furnizată utilizatorului drumurilor, dacă este posibil prin mijloace electronice. **Utilizatorul drumurilor poate fi de acord să nu primească chitanța respectivă.**”;

(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 congestionare prin intermediul unui sistem **de taxare rutieră** electronică care respectă dispozițiile articolului [...] **3 alineatul (1)** din Directiva [...] (UE) 2019/520.”

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) [...], **literele (a) și (b) se înlocuiesc cu următorul text:**

[...] [...] **„(a) plata taxei comune de utilizare oferă acces la rețea, astfel cum este definit de către statele membre participante în conformitate cu articolul 7 alineatele (1) și (2);**

(b) tarifele pentru taxa comună de utilizare se stabilesc de către statele membre participante la niveluri care să nu fie mai mari decât tarifele maxime menționate la articolul 7a;”.

14. Articolul 9 se modifică după cum urmează:

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

[...] [...] [...] [...] [...].

14a. La articolul 9c se adaugă următorul alineat (3):

„(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.”

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, **formulele din secțiunile 4.1 și 4.2 din anexa IIIa și valorile din tabelul [...] 1 [...] din anexa IIIb [...]**, în vederea adaptării acestora la progresul științific și tehnic.

Articolul 9e

- (1) Competența de a adopta acte delegate se conferă Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.
- (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la [...] articolul 9d se conferă Comisiei pe [...] **o perioadă de cinci ani începând cu [JO: de adăugat data intrării în vigoare a prezentei directive]. Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.**

- (3) Delegarea de competențe menționată la [...] articolul 9d poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.
- (4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legislație.
- (5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
- (6) Un act delegat adoptat în temeiul [...] articolului 9d intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European 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:

„Articolul 10a

- (1) Sumele în euro prevăzute în anexa II și sumele în cenți prevăzute în tabelul [...] 1 [...] din anexa IIIb sunt adaptate o dată la 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 [***JO: de adăugat anul care urmează primilor doi ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive***].

Sumele se adaptează automat, prin [...] **ajustarea** 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 după încheierea 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) **O dată la cinci ani** [...], statele membre publică, în formă agregată, un raport cu privire la taxele de trecere și la taxele de utilizare percepute pe teritoriul lor [...].
- (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 **sau a taxelor de utilizare** în funcție de **categoria de vehicule și de tipul de vehicul greu** [...];
 - (c) taxa medie ponderată de utilizare a infrastructurii, precum și veniturile totale obținute în urma aplicării acestei taxe [...];
 - (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 alineatul (2) [...];

[...]

[...]

(3) [...] [...] [...] [...]

(4) [...]

(5) [...]”

[...] **19.** 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 **IIIc**, 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 **[JO: de adăugat data intrării în vigoare plus 2 ani]**. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor acte.

Atunci când statele membre adoptă dispozițiile respective, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

- (2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele 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,

<i>Pentru Parlamentul European</i>	<i>Pentru Consiliu</i>
<i>Președintele</i>	<i>Președintele</i>

1. Anexele 0, III, IIIa, IIIb și IV se modifică după cum urmează:

(a) în anexa 0, secțiunea 3 se modifică după cum urmează:

[...] [...] [...] (iii) se adaugă următoarele:

„Limitele emisiilor pentru Euro VI

	Valori-limită							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Masa particulel or (mg/kWh)	Număru l particul elor (nr./kW h)
WHSC (CI)	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHTC (CI)	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI)	4000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Notă:

PI = aprindere prin scânteie.

CI = aprindere prin comprimare.

⁽¹⁾ Nivelul admisibil al componentei NO₂ în valoarea-limită a emisiilor de NO_x poate fi stabilit ulterior.”;

(b) anexa III se modifică după cum urmează:

(i) secțiunea 2 se modifică după cum urmează:

– la punctul 2.1, a șasea liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„– Repartizarea costurilor care revin vehiculelor grele se face în mod obiectiv și transparent, luând în considerare proporția traficului de vehicule grele care urmează să fie preluată de rețea și costurile aferente. Numărul de vehicul-kilometri parcurși de vehiculele grele poate fi ajustat în acest scop prin «coeficienți de echivalență» justificați obiectiv, precum cei stabiliți la punctul 4¹⁰.”;

– la punctul 2.2, a doua liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„– Astfel de costuri sunt repartizate între vehiculele grele și alte tipuri de vehicule din trafic pe baza ponderilor reale și prognozate ale vehicul-kilometrilor și pot fi ajustate prin coeficienți de echivalență justificați obiectiv, precum cei stabiliți la punctul 4.”;

(ii) în secțiunea 4, titlul și prima liniuță se înlocuiesc cu următorul text:

„4. PONDEREA TRAFICULUI DE VEHICULE GRELE, COEFICIENȚII DE ECHIVALENȚĂ ȘI MECANISMUL DE CORECTARE

– Calculul taxelor de trecere se bazează pe ponderile reale sau prognozate ale vehicul-kilometrilor aferenți vehiculelor grele, ajustate, dacă se dorește, prin coeficienți de echivalență, pentru a lua în calcul în mod corespunzător costurile sporite de construcție și de reparare a infrastructurii destinate utilizării de către vehiculele grele.”;

¹⁰ Aplicarea coeficienților de echivalență de către statele membre poate ține seama de lucrările de construcție de drumuri realizate în etape sau folosind o abordare bazată pe un ciclu de viață lung.

(c) anexa IIIa se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA IIIa

CERINȚE MINIME PENTRU PERCEPEREA UNEI TAXE BAZATE PE COSTURILE EXTERNE

Prezenta anexă definește cerințele minime pentru perceperea unei taxe bazate pe costurile externe și, acolo unde este cazul, pentru calcularea nivelului maxim al taxei bazate pe costurile externe.

1. Părțile vizate ale rețelei rutiere

Statele membre definesc în mod precis partea sau părțile din rețele lor rutiere care vor face obiectul unei taxe bazate pe costurile externe.

Atunci când un stat membru intenționează să perceapă o taxă bazată pe costurile externe doar pe o parte sau pe anumite părți ale rețelei rutiere compuse din sectoarele care îi aparțin din cadrul rețelei transeuropene și din autostrăzile sale, partea sau părțile respective sunt alese în urma unei evaluări care să permită stabilirea următoarelor elemente:

- utilizarea de către vehicule a drumurilor pe care este aplicată taxa bazată pe costurile externe provoacă mediului daune mai mari decât cele generate în medie, evaluate în conformitate cu raportarea privind calitatea aerului, cu inventarele naționale de emisii, cu volumele de trafic și, pentru poluarea fonică, în conformitate cu Directiva 2002/49/CE **sau cu altă sursă de date echivalentă**, ori
- impunerea unei taxe bazate pe costurile externe pe alte părți ale rețelei rutiere astfel compuse ar putea avea efecte negative asupra mediului sau a siguranței rutiere sau perceperea și colectarea unei taxe bazate pe costurile externe ar genera costuri disproporționate.

2. Vehiculele, drumurile și intervalele de timp acoperite

În cazul în care un stat membru intenționează să aplice taxe bazate pe costurile externe mai ridicate decât valorile de referință prevăzute în anexa IIIb **sau în anexa IIIc**, el notifică Comisiei clasificarea vehiculelor în funcție de care va varia taxa bazată pe costurile externe. **Dacă este cazul**, [...] statul membru notifică Comisiei situarea drumurilor care fac obiectul unor taxe bazate pe costurile externe mai ridicate [denumite în continuare «drumuri suburbane (inclusiv autostrăzi)»] și a drumurilor cărora li se aplică taxe bazate pe costurile externe mai reduse [denumite în continuare «drumuri interurbane (inclusiv autostrăzi)»].

Dacă este cazul, statul membru notifică Comisiei și intervalele de timp exacte care corespund perioadelor de noapte pe durata cărora poate fi impusă o taxă mai ridicată bazată pe costurile externe legate de poluarea fonică, pentru a reflecta creșterea poluării fonice.

Clasificarea drumurilor în drumuri suburbane (inclusiv autostrăzi) și drumuri interurbane (inclusiv autostrăzi), precum și definirea intervalelor de timp se bazează pe criterii obiective legate de gradul de expunere la poluare a drumurilor și a zonelor din vecinătatea acestora, cum ar fi densitatea populației, poluarea atmosferică medie anuală (în special în ceea ce privește PM₁₀ și NO₂) și numărul de zile (pentru PM₁₀) și de ore (NO₂) în care sunt depășite valorile-limită stabilite în temeiul Directivei 2008/50/CE. Criteriile utilizate sunt incluse în notificare.

3. Valoarea taxei

Prezenta secțiune se aplică în cazul în care un stat membru intenționează să perceapă taxe bazate pe costurile externe mai ridicate decât valorile de referință specificate în anexa IIIb **sau în anexa IIIc**.

Pentru fiecare clasă de vehicule, tip de drum și interval de timp, **după caz**, statul membru sau, dacă este cazul, o autoritate independentă determină o sumă specifică unică. Structura de taxare rezultată este transparentă, făcută publică și pusă la dispoziția tuturor utilizatorilor în condiții de egalitate. Publicarea ar trebui să aibă loc cu suficient timp înainte punerii în aplicare. Toți parametrii, toate datele și alte informații necesare pentru a înțelege modul de calcul al diferitelor elemente de cost extern sunt făcute publice.

La stabilirea taxelor, statul membru sau, dacă este cazul, o autoritate independentă aplică principiul stabilirii în mod eficient a prețului, și anume stabilirea prețului cel mai apropiat de costul social marginal al utilizării vehiculului taxat.

Taxa este stabilită luând în considerare riscul de deviere a traficului și orice efecte negative asupra siguranței rutiere, a mediului și a congestionării, precum și soluțiile de atenuare a acestor riscuri.

Statul membru sau, dacă este cazul, o autoritate independentă monitorizează eficacitatea sistemului de taxare în ceea ce privește reducerea daunelor provocate mediului de transportul rutier. Statul membru sau autoritatea independentă în cauză adaptează o dată la doi ani, dacă este cazul, structura de taxare și valoarea specifică a taxei stabilită pentru o anumită clasă de vehicule, un anumit tip de drum și un anumit interval de timp, în funcție de evoluția cererii și a ofertei în materie de transport.

4. Elementele de cost extern

4.1. Costurile poluării atmosferice generate de trafic

În cazul în care un stat membru intenționează să perceapă taxe bazate pe costurile externe mai ridicate decât valorile de referință specificate în anexa IIIb, acel stat membru sau, dacă este cazul, o autoritate independentă calculează costul taxabil al poluării atmosferice generate de trafic prin aplicarea următoarei formule:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}$$

unde:

- PCV_{ij} = costul poluării atmosferice aferent clasei de vehicule i pe tipul de drum j (euro/vehicul-kilometru)
- EF_{ik} = factorul de emisie aferent poluantului k și clasei de vehicule i (grame/vehicul-kilometru)
- PC_{jk} = costul financiar al poluantului k pentru tipul de drum j (euro/gram)

Factorii de emisie sunt identici cu cei folosiți de statul membru la stabilirea inventarelor naționale de emisii prevăzute în Directiva (UE) 2016/2284 a Parlamentului European și a Consiliului privind reducerea emisiilor naționale de anumiți poluanți atmosferici¹¹ (care necesită folosirea Ghidului EMEP/AEM privind inventarele emisiilor de poluanți atmosferici¹²). Costul financiar al poluanților este estimat de statul membru sau, dacă este cazul, de autoritatea independentă menționată la articolul 7c alineatul (4), prin utilizarea unor metode dovedite științific.

Statul membru sau, dacă este cazul, o autoritate independentă poate aplica metode alternative dovedite științific pentru a calcula valoarea costurilor poluării atmosferice, utilizând datele rezultate în urma măsurării poluanților atmosferici și valoarea locală a costului financiar al poluanților atmosferici.

4.2. Costurile poluării fonice generate de trafic

În cazul în care un stat membru intenționează să perceapă taxe bazate pe costurile externe mai ridicate decât valorile de referință specificate în anexa IIIb, statul membru sau, dacă este cazul, o autoritate independentă calculează costul taxabil al poluării fonice generate de trafic prin aplicarea următoarelor formule:

$$NCV_j \text{ (daily)} = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j \text{ (day)} = a \times NCV_j$$

$$NCV_j \text{ (night)} = b \times NCV_j$$

¹¹ Directiva (UE) 2016/2284 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2016 privind reducerea emisiilor naționale de anumiți poluanți atmosferici, de modificare a Directivei 2003/35/CE și de abrogare a Directivei 2001/81/CE (JO L 344, 17.12.2016, p. 1).

¹² Metodologia Agenției Europene de Mediu: <http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>

unde:

—	$NCV_j =$		costul poluării fonice produse de un vehicul greu de marfă pe tipul de drum j (euro/vehicul-kilometru)
—	$NC_{jk} =$		costul poluării fonice per persoană expusă pe un drum de tip j la nivelul de zgomot k (euro/persoană)
—	$POP_k =$		populația expusă la nivelul de zgomot zilnic k per kilometru (persoane/kilometru)
—	$WADT =$		media ponderată a traficului zilnic (echivalent autoturism)
—	a și b		sunt factori de ponderare stabiliți de statul membru în așa fel încât media ponderată a taxei de poluare fonică per vehicul-kilometru rezultată să corespundă NCV_j (zilnic).

Poluarea fonică generată de trafic este legată de impactul zgomotului asupra sănătății cetățenilor din vecinătatea drumului.

Populația expusă la nivelul de zgomot k se ia din hărțile acustice strategice elaborate în temeiul articolului 7 din Directiva 2002/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹³ **sau dintr-o altă sursă de date echivalentă.**

Costul per persoană expusă la nivelul de zgomot k este estimat de statul membru sau, dacă este cazul, de o autoritate independentă prin utilizarea de metode dovedite științific.

¹³ Directiva 2002/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 iunie 2002 privind evaluarea și gestiunea zgomotului ambiental (JO L 189, 18.7.2002, p. 12).

Media ponderată a traficului zilnic presupune un coeficient de echivalență «e» între vehiculele grele de marfă și autoturisme, obținut pe baza nivelurilor de emisii de zgomot ale unui autoturism mediu și ale unui vehicul greu de marfă mediu și ținând seama de Regulamentul (UE) nr. 540/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 aprilie 2014 privind nivelul sonor al autovehiculelor și al amortizoarelor de zgomot de înlocuire, de modificare a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivei 70/157/CEE.

Statul membru sau, dacă este cazul, o autoritate independentă poate stabili taxe de poluare fonică diferențiate pentru a recompensa utilizarea de vehicule mai silențioase, cu condiția ca acestea să nu ducă la discriminarea vehiculelor străine.

4.3. Costul emisiilor de CO₂ generate de trafic

În cazul în care un stat membru intenționează să perceapă o taxă bazată pe costurile externe legate de emisiile de CO₂ mai mare decât valorile de referință stabilite în anexa IIIc, respectivul stat membru sau, după caz, o autoritate independentă calculează costul taxabil pe baza dovezilor științifice, utilizând abordarea bazată pe evitarea cheltuielilor și luând în considerare și explicând, în special, următoarele aspecte:

- **alegerea nivelului-țintă de emisii;**
- **estimarea opțiunilor de atenuare;**
- **estimarea scenariului de referință;**
- **aversiunea față de risc și de pierderi;**
- **ponderarea capitalului propriu.**

Statul membru informează Comisia cu cel puțin șase luni înainte de punerea în aplicare a unei astfel de taxe bazate pe costurile externe legate de emisiile de CO₂.”;

(d) anexa IIIb se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA IIIb

VALORILE DE REFERINȚĂ ALE TAXEI BAZATE PE COSTURILE EXTERNE

Prezenta anexă stabilește valorile de referință ale taxei bazate pe costurile externe, inclusiv costul poluării atmosferice și fonice.

Tabelul 1: Valorile de referință ale taxei bazate pe costurile externe pentru vehiculele grele de marfă

<i>Clasa vehiculului</i>	<i>cenți/vehicul-kilometru</i>	Suburban⁽¹⁾	Interurban⁽²⁾
<i>Vehicul greu de marfă având o masă totală brută maximă autorizată de sub [...] 12 tone sau având două axe</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 18,6	[...] 9,9
	<i>EURO I</i>	[...] 12,6	[...] 6,4
	<i>EURO II</i>	[...] 12,5	[...] 6,3
	<i>EURO III</i>	[...] 9,6	[...] 4,8
	<i>EURO IV</i>	[...] 7,3	[...] 3,4
	<i>EURO V</i>	[...] 4,4	[...] 1,8
	<i>EURO VI</i>	[...] 2,3	[...] 0,5
	<i>mai puțin poluant decât EURO VI, inclusiv vehicule cu emisii zero</i>	[...] 2,0	0,3
<i>Vehicul greu de marfă având o masă totală brută maximă autorizată între [...] 12 și</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 24,6	[...] 13,7
	<i>EURO I</i>	[...] 15,8	[...] 8,4
	<i>EURO II</i>	[...] 15,8	[...] 8,4
	<i>EURO III</i>	[...] 12,5	[...] 6,6

[...] 18 tone <i>sau având trei axe</i>	<i>EURO IV</i>	[...] 9,2	[...] 4,5
	<i>EURO V</i>	[...] 5,6	[...] 2,7
	<i>EURO VI</i>	[...] 2,8	[...] 0,7
	<i>mai puțin poluant decât EURO VI, inclusiv vehicule cu emisii zero</i>	[...] 2,3	0,3
<i>Vehicul greu de marfă având o masă totală brută maximă autorizată între [...] 18 și [...] 32 de tone</i> <i>sau având patru axe</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 27,8	[...] 15,8
	<i>EURO I</i>	[...] 20,4	[...] 11,3
	<i>EURO II</i>	[...] 20,4	[...] 11,2
	<i>EURO III</i>	[...] 16,3	[...] 8,9
	<i>EURO IV</i>	[...] 11,8	[...] 6,0
	<i>EURO V</i>	[...] 6,6	[...] 3,4
	<i>EURO VI</i>	[...] 3,1	0,8
	<i>mai puțin poluant decât EURO VI, inclusiv vehicule cu emisii zero</i>	2,5	0,3
<i>Vehicul greu de marfă având o masă totală brută maximă autorizată de peste [...] 32 de tone</i> <i>sau având cinci sau</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 33,5	[...] 19,4
	<i>EURO I</i>	[...] 25,0	[...] 14,1
	<i>EURO II</i>	[...] 24,9	[...] 13,9
	<i>EURO III</i>	[...] 20,1	[...] 11,1
	<i>EURO IV</i>	[...] 14,2	[...] 7,5

<i>mai multe axe</i>	<i>EURO V</i>	[...] 7,6	[...] 3,8
	<i>EURO VI</i>	[...] 3,4	[...] 0,8
	<i>mai puțin poluant decât EURO VI, inclusiv vehicule cu emisii zero</i>	[...] 2,8	0,3

- (1) «Suburban» înseamnă zone cu o densitate a populației între 150 și 900 de locuitori/km² (densitate medie a populației de 300 de locuitori/km²).
- (2) «Interurban» înseamnă zone cu o densitate a populației de sub 150 locuitori/km².

[***Tabel eliminat***]

Valorile indicate în tabelul [...] 1 [...] pot fi multiplicare cu un factor de maximum 2 în zonele montane și în jurul aglomerărilor urbane, în măsura în care acest fapt este justificat de gradul mai redus de dispersie, de panta drumurilor, de altitudine sau de inversiunile de temperatură.”;

(da) se introduce o nouă anexă IIIc după cum urmează:

„ANEXA IIIc

**VALORILE DE REFERINȚĂ ALE TAXEI BAZATE PE COSTURILE EXTERNE
LEGATE DE EMISIILE DE CO₂**

Prezenta anexă stabilește valorile de referință ale taxei bazate pe costurile externe, luând în considerare costul emisiilor de CO₂.

Tabelul 1: Valorile de referință ale taxei bazate pe costurile externe legate de emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele de marfă

Clasa vehiculului	cenți/vehicul-kilometru	Drumuri interurbane (inclusiv autostrăzi)
Vehicul greu de marfă având o masă totală brută maximă autorizată de sub 12 tone sau având două axe	EURO 0	4,5
	EURO I	4,0
	EURO II	4,0
	EURO III	4,0
	EURO IV	4,0
	EURO V	4,0
	EURO VI	4,0
	Vehicul cu emisii scăzute	2,0
	Vehicul cu emisii zero	0
Vehicul greu de marfă având o masă totală brută maximă autorizată	EURO 0	6,0
	EURO I	5,2

între 12 și 18 tone sau având trei axe	EURO II	5,2
	EURO III	5,2
	EURO IV	5,0
	EURO V	5,0
	EURO VI	5,0
	Vehicul cu emisii scăzute	2,5
	Vehicul cu emisii zero	0

Clasa vehiculului	cenți/vehicul-kilometru	Drumuri interurbane (inclusiv autostrăzi)
Vehicul greu de marfă având o masă totală brută maximă autorizată între 18 și 32 tone sau având patru axe	EURO 0	7,9
	EURO I	6,9
	EURO II	6,9
	EURO III	6,9
	EURO IV	6,7
	EURO V	6,7
	EURO VI	6,7
	Vehicul cu emisii scăzute	3,4
	Vehicul cu emisii zero	0
Vehicul greu de marfă având o masă totală brută maximă autorizată	EURO 0	9,1
	EURO I	8,1
	EURO II	8,1

de peste 32 de tone sau având cinci sau mai multe axe	EURO III	8,1
	EURO IV	8,0
	EURO V	8,0
	EURO VI	8,0
	Vehicul cu emisii scăzute	4,0
	Vehicul cu emisii zero	0"

- (e) în anexa IV, tabelul cu titlul „Combinații de vehicule (vehicule articulate și autotrenuri)” se înlocuiește cu următorul tabel:

„COMBINAȚII DE VEHICULE (VEHICULE ARTICULATE ȘI AUTOTRENURI)

Axe motoare cu suspensie pneumatică sau cu suspensie recunoscută ca echivalentă	Alte sisteme de suspensie pentru axele motoare	Clasa de daune
Numărul de axe și masa totală brută maximă autorizată (în tone)	Numărul de axe și masa totală brută maximă autorizată (în tone)	

Mai mare sau egal cu	Mai mic decât	Mai mare sau egal cu	Mai mic decât	
<i>2 + 1 axe</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<i>2 + 2 axe</i>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			

<i>2 + 3 axe</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>2 + 4 axe</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 1 axe</i>				II
30	30	30	32	
32	35			
		32	35	III
<i>3 + 2 axe</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			

<i>3 + 3 axe</i>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
<i>7 axe</i>				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
<i>Cel puțin 8 [...]</i>				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III''

2. Se adaugă următoarele anexe V, VI și VII:

„ANEXA V

CERINȚE MINIME PENTRU PERCEPEREA UNEI TAXE DE CONGESTIONARE

Prezenta anexă stabilește cerințele minime pentru perceperea unei taxe de congestionare.

1. **Părțile din rețea care fac obiectul unei taxe de congestionare, vehiculele și intervalele de timp vizate**

Statele membre precizează cu exactitate:

- (a) partea sau părțile rețelei lor compuse din sectoarele care le aparțin din cadrul rețelei rutiere transeuropene și din autostrăzile lor, menționate la articolul 7 alineatul (1), care urmează să facă obiectul unei taxe de congestionare în conformitate cu articolul 7da alineatele (1) și (3);
- (b) clasificarea sectoarelor din rețea care fac obiectul taxei de congestionare ca «metropolitane» și «nemetropolitane». Statele membre utilizează criteriile stabilite în tabelul 1 pentru a determina clasificarea fiecărui tronson de drum; Tabelul 1: Criteriile de clasificare a drumurilor din rețeaua menționată la litera (a) ca «metropolitane» și «nemetropolitane»

Categoria de drum	Criteriu de clasificare
«metropolitan»	Sectoare ale rețelei care sunt situate în interiorul aglomerărilor urbane cu o populație de 250 000 de locuitori sau mai mult
«nemetropolitan»	Sectoare ale rețelei care nu sunt clasificate drept «metropolitane»

- (c) intervalele de timp în care se aplică taxa, pentru fiecare tronson în parte. În cazul în care de-a lungul întregului interval de taxare se aplică niveluri diferite ale taxei, statele membre precizează în mod clar care este începutul și sfârșitul fiecărui interval în decursul căruia se aplică o anumită taxă.

Statele membre utilizează coeficienții de echivalență prevăzuți în tabelul 2 pentru a stabili proporția dintre nivelurile taxelor pentru diferite categorii de vehicule:

Tabelul 2: Coeficienți de echivalență pentru stabilirea proporției dintre nivelurile taxelor de congestionare pentru diferite categorii de vehicule

Categoria de vehicul	Coeficient de echivalență
Vehicule ușoare	1
Vehicule grele de marfă rigide	1,9
Autocare și autobuze	2,5
Vehicule grele de marfă articulate	2,9

2. Valoarea taxei

Pentru fiecare categorie de vehicul, tronson de drum și interval de timp, statul membru sau, dacă este cazul, o autoritate independentă determină o sumă specifică unică, stabilită în conformitate cu dispozițiile secțiunii 1 din prezenta anexă, ținând seama de valoarea [...] **de referință** corespunzătoare care figurează în tabelul din anexa VI. Structura de taxare rezultată este transparentă, făcută publică și pusă la dispoziția tuturor utilizatorilor în condiții de egalitate.

Statul membru publică toate elementele următoare cu suficient timp înainte de a implementa o taxă de congestionare:

- (a) toți parametrii, toate datele și alte informații necesare pentru a înțelege modul în care sunt stabilite clasificarea drumurilor și a vehiculelor, precum și determinarea intervalelor de aplicare a taxei;
- (b) descrierea completă a taxelor de congestionare care se aplică fiecărei categorii de vehicule pe fiecare tronson de drum și pentru fiecare interval de timp.

Statele membre pun la dispoziția Comisiei toate informațiile care trebuie publicate în temeiul literelor (a) și (b).

Taxa este stabilită numai după ce s-au luat în considerare riscul de deviere a traficului și orice efecte negative asupra siguranței rutiere, a mediului și a congestionării, precum și soluțiile de atenuare a acestor riscuri.

În cazul în care un stat membru intenționează să aplice taxe de congestionare mai mari decât valorile de referință specificate în anexa VI, acesta notifică Comisiei

- (i) situarea drumurilor care fac obiectul unor taxe de congestionare;**
- (ii) clasificarea drumurilor ca „metropolitane” și „nemetropolitane”, astfel cum se specifică în secțiunea 1 litera (b);**
- (iii) intervalele de timp în care se aplică taxa, astfel cum se specifică în secțiunea 1 litera (c);**
- (iv) orice scutire parțială sau totală aplicată microbuzelor, autobuzelor și autocarelor.**

3. Monitorizare

Statul membru sau, dacă este cazul, o autoritate independentă monitorizează eficacitatea sistemului de taxare în ceea ce privește reducerea congestiei traficului. Statul membru sau autoritatea independentă în cauză adaptează **o dată la trei ani**, dacă este cazul, structura de taxare, intervalul (intervalele) de taxare și valoarea specifică a taxei stabilită pentru fiecare categorie de vehicule, tip de drum și interval de timp dat(ă), în funcție de evoluția cererii și a ofertei în materie de transport.

ANEXA VI

[...] VALORILE DE REFERINȚĂ ALE TAXEI DE CONGESTIONARE

Prezenta anexă stabilește [...] **valorile de referință** ale taxei de congestionare.

[...] **Valorile de referință** prevăzute în tabelul de mai jos se aplică vehiculelor ușoare. Taxele pentru alte categorii de vehicule se stabilesc prin înmulțirea taxei aplicate vehiculelor ușoare cu coeficienții de echivalență prevăzuți în tabelul din anexa V.

Tabel: [...] **Valorile de referință** ale taxei de congestionare pentru vehiculele ușoare

cenți/vehicul-kilometru	Metropolitan	Nemetropolitan
Autostrăzi	[...] 25,9	[...] 23,7
Drumuri principale	[...] 61,0	[...] 41,5

ANEXA VII
PERFORMANȚA PRIVIND EMISIILE

Prezenta anexă specifică performanța privind emisiile de poluanți în funcție de care se diferențiază taxele de trecere și taxele de utilizare, în conformitate cu articolul 7ga alineatul (1) litera (b).

Tabel: Criteriile de performanță privind emisiile de poluanți pentru vehiculele ușoare

Taxa de trecere și taxa de utilizare	cu 10 % mai mică decât tariful cel mai mare	cu 20 % mai mică decât tariful cel mai mare	cu 30 % mai mică decât tariful cel mai mare	cu 75 % mai mică decât tariful cel mai mare
Performanța privind emisiile	Euro-6d- temp-x [#]	Euro-6d-x [#]	Valorile maxime declaratate în condiții reale de conducere (RDE) ale emisiilor de poluanți ^{##} < 80 % din limitele de emisie aplicabile	Vehicule cu emisii zero

unde x poate fi un câmp gol sau poate fi înlocuit cu unul dintre următoarele elemente (EVAP, EVAP-ISC, ISC sau ISC-FCM).

atât pentru NO_x, cât și pentru PN (numărul de particule), astfel cum sunt raportate la punctul 48.2 din certificatul de conformitate prevăzut în anexa IX la Directiva 2007/46/CE.”