



Bruxelles, 17 noiembrie 2017
(OR. en)

14426/17

Dosare interinstituționale:
2017/0114 (COD)
2017/0115 (CNS)
2017/0128 (COD)

TRANS 488
FISC 267
ENV 939
CODEC 1835

NOTĂ

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Comitetul Reprezentanților permanenți (partea I)/Consiliul
Nr. doc. ant.:	13772/1/17 REV 1
Subiect:	<p>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 Dosar interinstituțional: 2017/0114 (COD)</p> <p>Propunere de directivă a Consiliului de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri, în ceea ce privește anumite dispoziții referitoare la taxarea vehiculelor Dosar interinstituțional: 2017/0115 (CNS)</p> <p>Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică și facilitarea schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata taxelor rutiere în cadrul Uniunii (reformare) (Text cu relevanță pentru SEE) Dosar interinstituțional: 2017/0128 (COD)</p> <p>– Dezbateri de orientare</p>

1. INTRODUCERE

La 31 mai 2017, Comisia și-a prezentat pachetul privind mobilitatea, care conținea o serie de inițiative privind funcționarea pieței transportului rutier de mărfuri, condițiile sociale și taxarea pentru utilizarea infrastructurilor rutiere.

Revizuirea propusă a **Directivei „Eurovigneta”** se bazează pe o aplicare mai largă a principiului „poluatorul plătește” și a principiului „utilizatorul plătește”. Principalele modificări se referă la:

- extinderea domeniului de aplicare a directivei pentru a include autobuzele și autocarele, vehiculele comerciale ușoare și autoturismele;
- eliminarea treptată a sistemelor de taxare în funcție de durată, în primul rând pentru că taxarea în funcție de durată nu reflectă pe deplin costurile reale de utilizare a infrastructurii, inclusiv externalitățile negative (poluarea atmosferică, schimbările climatice, zgomotul etc.);
- varierea taxelor bazate pe emisiile de CO₂ ca stimulent pentru a reduce aceste emisii și simplificarea taxării pe baza costurilor externe pentru a reflecta mai bine costurile poluării atmosferice și fonice. Propunerea prevede, de asemenea, posibilitatea de a percepe taxe pentru utilizarea infrastructurii în timpul orelor congestionate și extinde posibilitatea de a aplica suplimente pentru anumite secțiuni;
- în cele din urmă, propunerea vizează să promoveze o mai mare transparență cu privire la utilizarea veniturilor provenite din taxele rutiere și furnizarea informațiilor privind calitatea infrastructurii.

În plus, o altă revizuire propusă a directivei se referă la reducerea **taxei anuale pe vehicul** aplicată vehiculelor grele de marfă pe o perioadă de cinci ani.

Revizuirea **legislației privind taxarea rutieră electronică** vizează eliminarea barierelor la intrarea pe piață și a barierelor de reglementare din calea *serviciilor europene de taxare rutieră electronică* (SETRE) pentru a permite utilizatorilor rețelei rutiere să plătească taxele rutiere electronice în întreaga UE cu o singură unitate de bord, un singur contract și o singură factură și facilitarea colectării taxelor rutiere neachitate de conducătorii vehiculelor înmatriculate într-un alt stat membru. Revizuirea Directivei SETRE propune:

- un cadru mai flexibil pentru taxarea electronică, în special cu privire la soluțiile tehnice, pentru a sprijini o reală interoperabilitate pe întreg teritoriul Uniunii;

- extinderea domeniului de aplicare al directivei pentru a include sistemele de taxare rutieră care utilizează recunoașterea automată a numărului de înmatriculare
- și, în cele din urmă, crearea unui sistem care să permită statelor membre un schimb de informații privind identitatea contraveniențelor în materie de taxare rutieră.

2. LUCRĂRILE DESFĂȘURATE ÎN CADRUL GRUPURILOR DE PREGĂTIRE ALE CONSILIULUI

Discuția a început la nivelul Grupului de lucru pentru transport terestru în iunie 2017. După o prezentare generală la 1 iunie 2017, evaluările impactului au fost examinate la 21 iunie 2017. În cursul președinției estone, dispozițiile acestor propuneri au fost discutate în cadrul a patru reuniuni, la 11.9.2017, 14.9.2017, 6.10.2017 și 23.10.2017. Grupul de lucru pentru chestiuni fiscale a recomandat, la reuniunea sa din 28 septembrie 2017, ca propunerea referitoare la taxarea vehiculelor [propunerea 2017/0115 (CNS)] să fie discutată în cadrul Grupului de lucru pentru transport terestru.

Principiul „poluatorul plătește” și principiul „utilizatorul plătește” sunt sprijinite, în general, de statele membre. Cu toate acestea, statele membre adoptă poziții diferite cu privire la modul în care aceste principii ar trebui puse în aplicare. În cadrul primelor discuții cu privire la revizuirea Directivei „Eurovigneta” au fost evocate o serie de aspecte fundamentale:

- includerea vehiculelor mai mici de 3,5 tone și a autobuzelor în domeniul de aplicare;
- detaliile referitoare la aplicarea principiului „poluatorul plătește”, cum ar fi includerea clasificării CO₂ și modificările propuse la taxarea pe baza costurilor externe;
- flexibilitatea de a alege între un sistem în funcție de distanță, un sistem în funcție de durată sau o combinație între acestea, în funcție de tipul vehiculului și
- utilizarea flexibilă a veniturilor generate de taxele de congestionare și de suplimente[...];
- extinderea posibilității de a aplica suplimente și în afara regiunilor montane;
- obligații de raportare sporite cu privire la venituri, utilizarea veniturilor și calitatea drumurilor cu taxare rutieră;

- perioade de transpunere adecvate pentru modificările propuse.

În ceea ce privește reformarea Directivei SETRE, au avut loc următoarele discuții:

- instituirea unui schimb de informații privind contravenienții în materie de taxare rutieră a fost apreciată la scară largă, în timp ce mai multe state membre au solicitat accelerarea lucrărilor cu privire la acest element de politici și
- lista de tehnologii care pot fi utilizate pentru taxarea electronică a fost în general considerată un element esențial al actului legislativ, care urmează să fie consacrat în domeniul de aplicare a directivei;
- caracterul adecvat al perioadei de transpunere.

3. ÎNTREBĂRI

Miniștrii sunt invitați să ofere îndrumări în legătură cu următoarele aspecte.

Eurovigneta:

1. Extinderea domeniului de aplicare al Directivei „Eurovigneta”, astfel încât să includă toate vehiculele, este justificată din punctul de vedere al obiectivelor de politici, în special în ceea ce privește finanțele publice, echitatea socială, asigurarea unor condiții de concurență echitabile între modurile de transport și o mai justă repartiție a costurilor pentru toți utilizatorii rețelei rutiere? Toate vehiculele ar trebui să fie tratate în același mod?
2. Obiectivele pe termen lung privind finanțarea sustenabilă a infrastructurii, reducerea emisiilor și a congestiei se îndeplinesc mai bine prin trecerea, în timp, la taxarea în funcție de distanță? Care ar trebui să fie orizontul de timp pentru aceasta? Care sunt avantajele și dezavantajele taxării în funcție de distanță? Aceste venituri ar trebui să fie reinvestite în beneficiul utilizatorilor rețelei rutiere?

SETRE:

1. Sunt de acord miniștrii că plata taxelor rutiere în străinătate ar trebui simplificată prin îmbunătățirea interoperabilității sistemelor de taxare rutieră electronică și prin oferirea unui acces mai facil pentru furnizorii de servicii europene de taxare rutieră electronică la piața de colectare a taxelor rutiere? Au miniștrii observații privind instrumentele legislative cele mai adecvate pentru introducerea acestor modificări?