



UNIUNEA EUROPEANĂ

PARLAMENTUL EUROPEAN

CONSILIUL

**Bruxelles, 24 februarie 2022
(OR. en)**

**2017/0114 (COD)
LEX 2145**

PE-CONS 4/22

**TRANS 51
FISC 29
ENV 87
CODEC 100**

**DIRECTIVĂ
A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI
DE MODIFICARE A DIRECTIVELOR 1999/62/CE, 1999/37/CE ȘI (UE) 2019/520,
ÎN CEEA CE PRIVEȘTE TAXAREA VEHICULELOR
PENTRU UTILIZAREA ANUMITOR INFRASTRUCTURI**

DIRECTIVA (UE) 2022/...
A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 24 februarie 2022

**de modificare a Directivelor 1999/62/CE, 1999/37/CE și (UE) 2019/520,
în ceea ce privește taxarea vehiculelor pentru utilizarea anumitor infrastructuri**

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 ordinară³,

¹ JO C 81, 2.3.2018, p. 188.

² JO C 176, 23.5.2018, p. 66.

³ Poziția Parlamentului European din 25 octombrie 2018 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și poziția în primă lectură a Consiliului din 9 noiembrie 2021 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial). Poziția Parlamentului European din ... (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

întrucât:

- (1) Progresele înregistrate în direcția atingerii obiectivului stabilit de Comisie în Cartea sa albă din 28 martie 2011 intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor” și anume trecerea la aplicarea integrală a principiilor „poluatorul plătește” și „utilizatorul plătește”, în vederea generării de venituri și a asigurării de finanțare pentru investițiile viitoare în transporturi, au fost lente, iar la nivelul Uniunii persistă neconcordanțe în ceea ce privește aplicarea taxelor pentru utilizarea infrastructurii rutiere.
- (2) În respectiva Carte albă, Comisia pledează pentru realizarea „internalizării complete și obligatorii a costurilor externe pentru transportul rutier și cel feroviar (inclusiv zgomotul, poluarea locală și congestiunea, pe lângă recuperarea obligatorie a costurilor legate de uzură)”.
- (3) Circulația vehiculelor pentru transportul de marfă și de călători este un factor care contribuie la eliberarea de poluanți în atmosferă. Astfel de poluanți, care au consecințe foarte grave asupra sănătății umane și cauzează deteriorarea calității aerului înconjurător în Uniune, includ PM_{2,5}, NO₂, și O₃. În 2018, expunerea prelungită la acești trei poluanți a provocat 379 000, 54 000 și, respectiv, 19 400 de decese premature în Uniune, conform estimărilor prezentate de Agenția Europeană de Mediu în 2020.

- (4) Potrivit Organizației Mondiale a Sănătății, zgomotul produs doar de traficul rutier reprezintă al doilea cel mai dăunător factor de stres din mediul înconjurător din Europa, situându-se imediat după poluarea atmosferică. Cel puțin 9 000 dintre decesele premature anuale pot fi atribuite bolilor cardiace cauzate de zgomotul emis de mijloacele de transport.
- (5) Potrivit raportului din 2020 privind calitatea aerului din Europa al Agenției Europene de Mediu, în 2018, transportul rutier a fost sectorul cu cele mai multe emisii de NO_x și al doilea sector poluator cu carbon negru.
- (6) În comunicarea sa din 20 iulie 2016 intitulată „O strategie europeană pentru o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon”, Comisia a anunțat că urma să propună modificarea Directivei 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹ pentru a permite taxarea și pe baza diferențierii în funcție de emisiile de CO₂, precum și extinderea unora dintre principiile acesteia la autobuze și la autocare, precum și la autoturisme și vehicule utilitare ușoare.

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

- (7) Având în vedere perioada necesară pentru reînnoirea parcului de vehicule și necesitatea ca sectorul transportului rutier să contribuie la atingerea obiectivelor Uniunii în materie de climă și energie pentru 2030 și ulterior, Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului¹ a stabilit obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂ pentru vehiculele grele noi pentru 2025 și 2030 la un nivel cu 15 % și, respectiv, cu 30 % mai scăzut decât media stabilită a emisiilor de CO₂.
- (8) Pentru realizarea unei piețe interne a transportului rutier cu condiții de concurență echitabile, normele ar trebui să fie aplicate uniform. Unul dintre obiectivele majore ale prezentei directive îl reprezintă eliminarea denaturării concurenței între utilizatori.
- (9) Cu toate că sectorul transportului rutier este unul important, toate vehiculele grele au un impact semnificativ asupra infrastructurii rutiere și contribuie la poluarea atmosferică. În pofida importanței lor economice și sociale, vehiculele ușoare se află la originea majorității efectelor negative de ordin social și de mediu generate de transportul rutier, legate de emisii și de congestione. În interesul egalității de tratament și al concurenței loiale, ar trebui să se asigure faptul că vehiculele care în prezent nu sunt reglementate de cadrul stabilit în Directiva 1999/62/CE, în ceea ce privește taxele de trecere și taxele de utilizare, sunt incluse în respectivul cadru. Prin urmare, domeniul de aplicare al directivei menționate ar trebui extins la alte vehicule grele decât cele destinate transportului de mărfuri, precum și la vehiculele ușoare, inclusiv autoturismele.

¹ 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).

- (10) Pentru a preveni devierea traficului către drumurile fără taxe de trecere, care ar putea afecta grav siguranța rutieră și utilizarea optimă a rețelei rutiere, statele membre ar trebui să poată percepe taxe de trecere pe toate sectoarele rețelei lor de autostrăzi.
- (11) Pentru a asigura aplicarea consecventă și armonizată a sistemului de taxare pentru utilizarea infrastructurii în întreaga Uniune și condiții de concurență echitabile pe piața transportului de mărfuri, este important ca diferitele sisteme de taxare să calculeze costurile în mod similar. Întrucât contractele de concesiune existente pot conține dispoziții diferite față de cele prevăzute în prezenta directivă, ar trebui ca, pentru a asigura viabilitatea financiară a contractelor de concesiune existente, să li se permită statelor membre să le excepteze de la anumite obligații prevăzute în prezenta directivă, până la modificarea substanțială a contractelor respective. Statele membre pot alege, de asemenea, să încerce să alinieze contractele de concesiune existente la modificările aduse cadrului de reglementare al Uniunii sau național sau să evalueze posibilitatea de a aplica o taxă bazată pe costurile externe legată de emisiile de CO₂ și de poluarea atmosferică și/sau reduceri legate de emisiile respective, în cazul în care taxele de concesiune nu variază în conformitate cu prezenta directivă.

- (12) Prin natura lor, taxele de utilizare bazate pe durată nu reflectă în mod precis costurile reale ale utilizării drumurilor și, din motive similare, nu sunt eficiente atunci când este vorba de stimularea unor operațiuni mai puțin poluante și mai eficiente sau de reducerea congestiei. Cu toate acestea, pentru a asigura acceptarea de către utilizatori a viitoarelor sisteme de taxare rutieră, statelor membre ar trebui să li se permită să introducă sisteme adecvate de colectare a taxelor în cadrul unui pachet mai amplu de servicii pentru mobilitate. Astfel de sisteme ar trebui să asigure o distribuție echitabilă a costurilor de infrastructură și să reflecte principiul „poluatorul plătește”. Orice stat membru care introduce un astfel de sistem ar trebui să se asigure că acesta respectă dispozițiile Directivei (UE) 2019/520 a Parlamentului European și a Consiliului¹. Vehiculele grele ar trebui vizate cu prioritate de sisteme de taxare precise din cauza impactului semnificativ pe care acestea îl au asupra infrastructurii rutiere și a contribuției lor la poluarea atmosferică. În special, pentru a promova operațiunile de transport mai puțin poluante și mai eficiente, taxele de utilizare bazate pe durată ar trebui, în principiu, să fie eliminate treptat din rețeaua transeuropeană de transport centrală, deoarece respectiva rețea cuprinde nodurile și legăturile cele mai importante din punct de vedere strategic ale rețelei transeuropene de transport.

¹ Directiva (UE) 2019/520 a Parlamentului European și a Consiliului din 19 martie 2019 privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică și facilitarea schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata taxelor rutiere în cadrul Uniunii (JO L 91, 29.3.2019, p. 45).

Având în vedere circumstanțele istorice și ținând seama de provocările și sarcinile administrative semnificative asociate introducerii taxelor de trecere, statele membre ar trebui să beneficieze de o perioadă de tranziție suficient de lungă pe parcursul căreia acestea ar trebui să poată introduce sau menține taxe de utilizare bazate pe durată. După respectiva perioadă de tranziție, statele membre ar trebui să aibă numai posibilitatea de a aplica taxe de utilizare bazate integral pe durată pentru vehiculele grele pe sectoare ale rețelei lor transeuropene de transport centrale în cazuri justificate în mod corespunzător. Astfel de cazuri justificate în mod corespunzător ar trebui să se limiteze la cazurile în care aplicarea unei taxe de trecere pentru vehiculele grele ar implica costuri administrative, de investiții și de exploatare disproporționate în comparație cu veniturile preconizate sau cu beneficiile generate, de exemplu din cauza lungimii limitate a sectoarelor rutiere în cauză, a densității relativ scăzute a populației sau a traficului relativ scăzut, sau atunci când aplicarea unei taxe de trecere ar conduce la devierea traficului cu consecințe negative asupra siguranței rutiere sau asupra sănătății publice. Respectiva posibilitate a statelor membre, în cazuri justificate în mod corespunzător, este necesară din considerente-cheie de interes public, cum ar fi luarea în considerare a situației dificile și a izolării zonelor cu o densitate scăzută a populației, a siguranței rutiere sau a sănătății publice. În plus, aplicarea taxelor de utilizare bazate pe durată în aceste cazuri justificate în mod corespunzător ar trebui să fie condiționată de respectarea unor cerințe procedurale: obligația de a evalua necesitatea unui astfel de sistem și obligația de a informa Comisia cu privire la aplicarea acestuia. O astfel de notificare ar trebui să includă motive care să detalieze circumstanțele specifice legate de sectoarele rețelei transeuropene de transport centrale pe care se aplică taxe de utilizare bazate pe durată.

- (13) Statele membre care, la intrarea în vigoare a prezentei directive, aplică taxe de trecere pe rețeaua lor transeuropeană de transport centrală sau pe o parte a acesteia ar trebui să poată institui un sistem combinat de taxare pentru toate vehiculele grele sau pentru anumite tipuri de vehicule grele. Cu toate acestea, respectiva opțiune ar trebui să fie oferită doar ca o continuare și ca o completare a unui sistem de taxare pe rețeaua transeuropeană de transport centrală unde sunt situate nodurile și legăturile cele mai importante din punct de vedere strategic ale rețelei transeuropene de transport sau pe o parte a acesteia. Respectivul sistem le-ar permite statelor membre să extindă și să lărgască punerea în aplicare a principiilor „utilizatorul plătește” și „poluatorul plătește” dincolo de rețeaua cu taxă de trecere, prin aplicarea de taxe de utilizare pe acele sectoare ale rețelei transeuropene de transport centrale care nu fac obiectul taxelor de trecere sau pentru anumite tipuri de vehicule grele, cum ar fi cele care se încadrează într-un anumit tonaj, care nu fac obiectul taxelor de trecere. Sistemul combinat de taxare ar ajuta astfel statele membre să realizeze progrese suplimentare și să asigure un transport rutier mai ecologic, în special acolo unde nu există un sistem de taxare și unde taxele de trecere nu reprezintă o opțiune viabilă din punct de vedere economic sau acceptabilă din punct de vedere social. În plus, pentru a respecta pe deplin principiile mobilității durabile, cuantumul maxim al acestor taxe de utilizare ar trebui să varieze atât în funcție de clasa de emisii Euro, cât și de clasa de emisii de CO₂ a vehiculului. Având în vedere toate considerațiile respective, este incontestabil faptul că aplicarea unui astfel de sistem care combină o abordare bazată pe durată și o abordare bazată pe distanță ar genera numeroase beneficii; prin urmare, aplicarea sa ar trebui să fie posibilă și după încheierea perioadei de tranziție pentru sistemele bazate integral pe durată. În decurs de cel mult cinci ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive, atunci când impun taxe rutiere vehiculelor grele de marfă, statele membre ar trebui să impună taxe de trecere sau taxe de utilizare tuturor vehiculelor grele de marfă.

- (14) La consolidarea principiilor „utilizatorul plătește” și „poluatorul plătește”, ar trebui luate în considerare anumite caracteristici ale statelor membre sau ale sistemelor lor de taxe de trecere și de utilizare. De exemplu, în ceea ce privește zonele deosebit de slab populate sau în cazul unei rețele deosebit de mari de drumuri cu taxă de trecere sau de utilizare, ar trebui să fie disponibilă opțiunea de a prevedea excepții pentru unele sectoare rutiere.
- (15) Unele state membre au rețele mari de drumuri cu taxe de trecere, care includ mult mai multe drumuri și autostrăzi decât cele care fac parte din rețeaua transeuropeană de transport. Prin urmare, aplicarea taxelor de trecere sau a taxelor de utilizare pentru toate vehiculele grele de marfă ar duce la o sarcină semnificativ mai mare, în special pentru întreprinderile meșteșugărești mici și mijlocii (multe dintre acestea fiind implicate în lucrări de construcție și care nu furnizează, în general, servicii de transport). Respectiva sarcină ar conduce, la rândul ei, la prețuri mai mari, de exemplu în domeniul construcțiilor. Creșterea prețurilor ar putea însemna că în special investițiile viitoare, cum ar fi reabilitarea energetică a caselor și a apartamentelor, precum și modernizarea tehnologiei locuințelor, sunt amânate sau chiar anulate. De asemenea, întreprinderile meșteșugărești parcurg cu ajutorul vehiculelor distanțe lungi pentru a-și putea furniza serviciile, respectivele deplasări neputând fi efectuate cu ușurință cu ajutorul altor moduri de transport. În plus, întreprinderile din regiunile rurale, care, din cauza densității reduse a populației și a cererii reduse în regiunile respective, depind de capacitatea lor de a furniza servicii și de a desfășura activități de construcții în zonele metropolitane, se află într-o situație de dezavantaj concurențial în raport cu întreprinderile care își desfășoară activitatea în marile orașe sau la periferia zonelor metropolitane. Prin urmare, ar trebui să se dea statelor membre posibilitatea de a prevedea anumite scutiri de taxe, cum ar fi în cazul vehiculelor utilizate pentru transportul de materiale, echipamente sau mașini destinate conducătorului auto în exercitarea profesiei sale sau pentru livrarea de mărfuri produse în mod artizanal.

- (16) Posibilitatea de a utiliza drumurile care fac obiectul taxării rutiere, precum autostrăzi, tuneluri sau poduri, în locul drumurilor locale dificile poate fi importantă pentru persoanele cu handicap. Pentru a le permite persoanelor cu handicap să utilizeze drumurile care fac obiectul taxării rutiere fără sarcini administrative suplimentare, statelor membre ar trebui să li se permită să scutească vehiculele persoanelor cu handicap de obligația de a plăti o taxă de trecere sau de utilizare.
- (17) Statele membre ar trebui încurajate să țină seama de factorii socioeconomiici atunci când aplică sisteme de taxare pentru infrastructurile rutiere în cazul autoturismelor. De exemplu, taxele pentru autoturisme ar putea fi ajustate astfel încât să se evite penalizarea excesivă a utilizatorilor frecvenți.
- (18) Este deosebit de important ca statele membre să instituie un sistem de taxare echitabil și, în special, unul care să nu îi penalizeze pe utilizatorii de vehicule private care, din cauza locului lor de reședință în mediul rural, în zone cu acces dificil sau izolate, sunt obligați să folosească mai des drumuri ce fac obiectul taxării.
- (19) Ca și în cazul vehiculelor grele, este important să se asigure că, dacă statele membre introduc eventuale taxe bazate pe durată care sunt aplicate vehiculelor ușoare, ele sunt proporționale, inclusiv în ceea ce privește perioadele de utilizare mai mici de un an. În această privință, trebuie să se țină seama de faptul că vehiculele ușoare prezintă un tipar de utilizare care este diferit de tiparul de utilizare al vehiculelor grele. Calculul unor taxe bazate pe durată proporționale s-ar putea baza pe datele disponibile cu privire la tiparele de călătorie.

- (20) În conformitate cu Directiva 1999/62/CE, o taxă bazată pe costurile externe poate fi aplicată la un nivel apropiat de costul marginal social de utilizare a vehiculului în cauză. Respectiva metodă s-a dovedit a fi modul cel mai echitabil și mai eficient de a lua în calcul efectele negative asupra mediului și a sănătății pe care le au poluarea atmosferică și poluarea fonică generate de vehiculele grele și ar asigura faptul că vehiculele grele au o contribuție echitabilă la atingerea standardelor de calitate a aerului pentru Europa prevăzute în Directiva 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹, precum și a oricăror obiective sau limite de poluare fonică aplicabile. Prin urmare, ar trebui să fie facilitată aplicarea unor astfel de taxe. Taxarea bazată pe costurile externe ar trebui să fie aplicată mai sistematic. Pentru a contribui la aplicarea deplină a principiului „poluatorul plătește”, statele membre ar trebui să aplice taxarea bazată pe costurile externe vehiculelor grele cel puțin în ceea ce privește poluarea atmosferică, pe rețelele care fac obiectul unei taxe de utilizare a infrastructurii.
- (21) În acest scop, nivelul maxim al taxei medii ponderate bazate pe costurile externe ar trebui înlocuit cu valori de referință gata de a fi aplicate, actualizate în funcție de inflație, de progresele științifice înregistrate în estimarea costurilor externe ale transportului rutier și de evoluția componenței parcului auto.

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

- (22) Variația taxelor de utilizare a infrastructurii în funcție de clasa de emisii Euro a contribuit la utilizarea unor vehicule mai puțin poluante. Cu toate acestea, odată cu reînnoirea parcurilor de vehicule, se preconizează că variația taxelor în funcție de respectivul criteriu pe rețeaua interurbană va deveni mai puțin eficace pe termen mediu. Prin urmare, statelor membre ar trebui să li se permită să înceteze aplicarea variației taxelor de trecere în funcție de respectivul criteriu.
- (23) În același timp, întrucât ponderea emisiilor de CO₂ provenite de la vehiculele grele este în creștere, ar trebui introdusă o variație a taxelor de utilizare a infrastructurii și a taxelor de utilizare în funcție de clasa de emisii de CO₂, care să poată contribui la îmbunătățiri în acest domeniu. În cazul sistemelor comune de taxe de utilizare, care ar putea contribui la o mai bună armonizare, punerea în aplicare a variației este mai complexă, în special din cauza condițiilor care trebuie îndeplinite de astfel de sisteme comune. Întrucât statele membre participante trebuie să convină asupra distribuirii veniturilor provenite din taxa de utilizare, în timp ce nivelurile acestora sunt limitate de dispozițiile introduse prin prezenta directivă, precum și să modifice acorduri internaționale, este justificat să se acorde timp suplimentar pentru punerea în aplicare a variației în funcție de emisiile de CO₂ într-un astfel de caz specific. În toate cazurile, variația ar trebui concepută astfel încât să fie conformă cu Regulamentul (UE) 2019/1242.

- (24) Până când emisiile de CO₂ vor fi abordate prin instrumente mai adecvate, cum ar fi taxele pe combustibil armonizate care să includă o componentă privind carbonul, sau până când transportul rutier va face obiectul unui sistem de comercializare a certificatelor de emisii, statele membre ar trebui, de asemenea, să poată aplica o taxă bazată pe costurile externe care să reflecte costul emisiilor de CO₂. În cazurile în care dovezile științifice justifică acest lucru, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a aplica taxe bazate pe costurile externe legate de emisiile de CO₂ mai mari decât valorile de referință stabilite în prezenta directivă.
- (25) Pentru a promova trecerea spre un parc de vehicule grele mai puțin poluante, variația taxelor de utilizare a infrastructurii și a taxelor de utilizare în funcție de emisiile de CO₂ ale vehiculelor respective ar trebui să fie obligatorie, cu excepția cazului în care se aplică o taxă bazată pe costurile externe legată de emisiile de CO₂.
- (26) Pentru a recompensa vehiculele grele cu cele mai bune performanțe, statelor membre ar trebui să li se permită să aplice cel mai ridicat nivel de reducere a taxelor pentru vehiculele care funcționează fără emisii la țeava de evacuare. Pentru a promova și mai mult introducerea vehiculelor cu emisii zero, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a le scuti temporar de taxele rutiere. Din aceleași motive și pentru a se asigura că ponderea vehiculelor care beneficiază de reducerea taxelor de trecere rămâne stabilă de-a lungul anilor, garantându-se astfel siguranța planificării pe termen lung a statelor membre în ceea ce privește veniturile din taxele de trecere, noile vehicule ar trebui alocate claselor de emisii de CO₂ pe baza performanței lor în raport cu traiectoria liniară de reducere a emisiilor în perioada 2021-2030, astfel cum este definită în Regulamentul (UE) 2019/1242.

(27) Pentru a asigura eficacitatea și coerența variației taxelor în funcție de emisiile de CO₂ și a aplicării taxelor bazate pe costurile externe legate de emisiile de CO₂, ambele fiind menite să deblocheze utilizarea vehiculelor cu emisii scăzute și cu emisii zero, precum și pentru a asigura o aplicare a Directivei 1999/62/CE care să fie coerentă cu orice alt instrument de stabilire a prețului carbonului legat de transportul rutier care este adoptat în viitor, Comisia ar trebui să evalueze, în timp util, eficacitatea și necesitatea acestora. Pe baza respectivei evaluări, Comisia ar trebui, după caz, să propună modificarea dispozițiilor privind variația taxelor în funcție de emisiile de CO₂ și a aplicării taxelor bazate pe costurile externe legate de emisiile de CO₂, pentru a preveni dubla taxare prin diferite instrumente de stabilire a prețului carbonului. Deși viitoarea măsură ar trebui să asigure securitatea juridică și aplicarea coerentă a diferitelor norme, prezenta directivă ar trebui să clarifice faptul că statele membre nu ar trebui să fie obligate să aplice sistemul de variație bazat pe emisiile de CO₂ prevăzut în prezenta directivă după data aplicării unui alt instrument de stabilire a prețului carbonului aplicabil transportului rutier, care ar putea fi adoptat la nivelul Uniunii, de exemplu, pe baza propunerii privind o directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2003/87/CE, a Deciziei (UE) 2015/1814 și a Regulamentului (UE) 2015/757 [2021/0211 (COD)]. În cazul în care un alt instrument de stabilire a prețului carbonului aplicabil transportului rutier este adoptat între timp, nivelul taxelor bazate pe costurile externe legate de emisiile de CO₂ ar trebui să fie limitat la ceea ce este necesar pentru internalizarea costurilor externe respective și Comisia ar trebui să fie împuternicită să ajusteze, prin intermediul actelor delegate, valorile de referință stabilite în anexa IIIc.

- (28) Pentru conservarea patrimoniului automobilistic al Uniunii, statele membre ar trebui să poată să creeze o categorie specială pentru vehiculele de interes istoric care să permită ajustarea cuantumului diferitelor taxe percepute în temeiul prezentei directive.
- (29) În prezent, Regulamentul (UE) 2019/1242 nu definește traiectoriile de reducere a emisiilor pentru grupele de vehicule grele care nu intră sub incidența articolului 2 alineatul (1) literele (a)-(d) din regulamentul respectiv. Având în vedere articolul 15, este posibil ca regulamentul menționat să fie modificat în viitor și ca traiectoriile de reducere a emisiilor să fie definite pentru astfel de grupe de vehicule. În cazul în care o astfel de modificare este adoptată, variația taxelor de utilizare a infrastructurii și a taxelor de utilizare pentru vehiculele grele în funcție de clasele 2 și 3 de emisii de CO₂ ar trebui să se aplice și grupelor de vehicule respective. În cazul în care o astfel de modificare nu este adoptată, variația pentru grupele de vehicule respective ar trebui să se aplice numai pentru clasele 1, 4 și 5 de emisii de CO₂.
- (30) Comisia ar trebui să aibă în vedere, dacă este cazul, o propunere de modificare a Directivei 1999/62/CE vizând introducerea claselor 2 și 3 de emisii de CO₂ pentru toate vehiculele grele, respectând principiile aplicate vehiculelor grele reglementate în prezent de Regulamentul (UE) 2019/1242 pentru emisiile lor de CO₂, în cazul în care domeniul de aplicare al regulamentului menționat este extins la alte vehicule grele.

- (31) Prezenta directivă ar trebui să promoveze reducerea emisiilor de CO₂ prin aducerea de îmbunătățiri tehnice ansamblelor compuse din autovehicule grele de marfă și remorcile și semiremorcile acestora. Prin urmare, prezenta directivă prevede o reducere a taxelor rutiere pentru autovehiculele grele de marfă cu un nivel scăzut de emisii de CO₂. Pentru asigurarea coerenței depline în materie de reglementare, odată ce vor fi disponibile valori certificate legal privind efectul remorcilor și al semiremorcilor asupra emisiilor de CO₂ generate de ansamblele de vehicule grele de marfă, Comisia ar trebui, dacă este cazul, să prezinte o propunere legislativă de modificare a Directivei 1999/62/CE pentru a include astfel de valori certificate atunci când se stabilește reducerea taxelor rutiere prevăzută de prezenta directivă.
- (32) Pentru a se promova în continuare reînnoirea parcului auto și pentru a se evita denaturarea pieței de vehicule grele de ocazie, clasificarea vehiculelor care aparțin claselor 2 și 3 de emisii de CO₂ ar trebui să fie reevaluată o dată la șase ani de la prima înmatriculare. Pentru a reduce la minimum sarcina administrativă, validitatea taxelor de utilizare valabile înainte de data reclasificării nu ar trebui să fie afectată.
- (33) În ceea ce privește intrarea în vigoare a reclasificării în sistemele de taxe de utilizare, alegerea unui model adecvat depinde de considerații specifice privind consecințele administrative ale respectivei reclasificări și efectele acesteia asupra veniturilor. Prin urmare, decizia privind modul de punere în aplicare a reclasificării în sistemele de taxe de utilizare ar trebui lăsată la latitudinea statelor membre (sau, în cazul sistemelor comune, a grupului de state membre în cauză).

- (34) Pentru a se asigura aplicarea coerentă a variației taxelor de trecere în funcție de emisiile de CO₂, este necesar să se modifice Directiva 1999/37/CE a Consiliului¹ astfel încât să se introducă obligația ca emisiile specifice de CO₂ ale vehiculelor grele să fie indicate în certificatul de înmatriculare al acestora, în cazul în care emisiile respective sunt disponibile pe certificatul de conformitate. Dacă Regulamentul (UE) 2019/1242 este modificat într-un mod care afectează contabilizarea emisiilor de CO₂ rezultate din utilizarea combustibililor cu conținut scăzut de carbon, ar putea fi oportun ca Comisia să evalueze necesitatea de a spori coerența dintre prezenta directivă și respectivele modificări. Este important să se asigure că echipamentele de bord utilizate ca parte a unui serviciu de taxare conțin datele referitoare la emisiile de CO₂ și la clasa de emisii de CO₂ a vehiculelor grele și că datele respective sunt disponibile pentru schimbul de informații dintre statele membre, astfel cum se prevede în Directiva (UE) 2019/520.

¹ Directiva 1999/37/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule (JO L 138, 1.6.1999, p. 57).

(35) Vehiculele ușoare generează două treimi din efectele negative produse de transportul rutier asupra mediului și a sănătății. Prin urmare, este important să se promoveze utilizarea celor mai nepoluante și mai eficiente vehicule din punctul de vedere al consumului de combustibil, prin diferențierea taxelor rutiere în funcție de emisiile specifice de CO₂ și de emisiile de poluanți ale vehiculelor respective, stabilite în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei¹ și în contextul Regulamentului (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului². Pentru a promova utilizarea celor mai nepoluante și mai eficiente vehicule, statele membre ar trebui să poată aplica taxe de trecere și de utilizare semnificativ reduse în cazul acestor vehicule. Statelor membre ar trebui să li se permită să ia în considerare îmbunătățirea performanței de mediu a vehiculului care este legată de conversia acestuia în vederea utilizării combustibililor alternativi. În același timp, statelor membre ar trebui să li se permită să excludă combustibilii produși din stocul alimentar expus unui risc ridicat de schimbare a destinației terenurilor (ILUC) pentru care se observă o extindere semnificativă a suprafeței de producție la terenuri cu stocuri mari de carbon. Un abonament permanent sau orice alt mecanism aprobat de operatorul sistemului de taxare ar trebui să le permită utilizatorilor să beneficieze de o variație a taxelor de trecere sau de utilizare care să corespundă performanței de mediu îmbunătățite a vehiculului după conversie.

¹ 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 (JO L 175, 7.7.2017, p. 1).

² 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 (JO L 111, 25.4.2019, p. 13).

- (36) Pentru a nu penaliza dezvoltarea și utilizarea de vehicule ușoare cu emisii zero din cauza greutății suplimentare aferente tehnologiei cu emisii zero, statelor membre ar trebui să li se permită să aplice tarife reduse sau scutiri în cazul unor astfel de vehicule.
- (37) Congestionarea rutieră, la care toate autovehiculele contribuie în proporții diferite, reprezintă un cost de aproximativ 1 % din PIB. O parte semnificativă a respectivului cost poate fi atribuită congestiei traficului interurban. Prin urmare, ar trebui permisă aplicarea unei taxe de congestie specifice, cu condiția ca aceasta să fie aplicată ambelor categorii de vehicule grele și ușoare. Având în vedere contribuția lor potențială la reducerea congestiei, statele membre pot exclude de la o astfel de taxă de congestie mijloacele de transport în comun, și anume microbuzele, autobuzele și autocarele. Pentru a fi eficace și proporțională, această taxă ar trebui să fie calculată pe baza costurilor marginale ale congestiei și diferențiată în funcție de loc, de oră și de categoria vehiculului.
- (38) Taxele rutiere pot mobiliza resurse care să contribuie la finanțarea întreținerii și dezvoltării unei infrastructuri de transport de înaltă calitate. Prin urmare, este oportun să se solicite statelor membre să raporteze în mod adecvat cu privire la utilizarea acestor venituri. Aceasta ar trebui să ajute în special la identificarea posibilelor lacune de finanțare și la sporirea nivelului de acceptare a taxelor rutiere de către public. Din motive legate de transparență, ar fi oportun ca statele membre să comunice utilizatorilor drumurilor anumite informații privind taxele de trecere și de utilizare percepute pe teritoriul lor, cum ar fi informații referitoare la utilizarea veniturilor generate prin aplicarea Directivei 1999/62/CE, la variația taxelor de utilizare a infrastructurii, la taxele bazate pe costurile externe și la veniturile totale obținute din taxele de congestie pe categorii de vehicule.

- (39) Taxele de congestionare ar trebui să reflecte costurile efective impuse de fiecare vehicul direct asupra celorlalți utilizatori ai drumurilor și indirect asupra societății în ansamblu, într-un mod proporțional. Pentru a preveni situația în care acestea ar împiedica în mod disproporționat libera circulație a persoanelor și a mărfurilor, ele ar trebui limitate la valori specifice care să reflecte costurile sociale marginale ale congestionării în situația în care capacitatea maximă aproape că este atinsă, și anume atunci când volumele de trafic se apropie de capacitatea maximă a drumului. Din același motiv, o taxă de congestionare nu ar trebui aplicată în combinație cu o taxă de utilizare a infrastructurii care variază în funcție de momentul zilei, de tipul zilei sau de anotimp în scopul reducerii congestionării. Pentru a spori la maximum efectul pozitiv al taxelor de congestionare, veniturile generate de acestea ar trebui să fie alocate către proiecte care abordează sursele congestionării.
- (40) Întrucât contractele de concesiune existente pot conține dispoziții diferite față de cele prevăzute în prezenta directivă și pentru a asigura viabilitatea lor financiară, este oportun să se prevadă obligația ca contractele de concesiune existente să respecte cerința de a varia taxa de utilizare a infrastructurii numai după ce acestea sunt modificate în mod substanțial.

(41) Suplimentele adăugate la taxa de utilizare a infrastructurii ar putea avea, de asemenea, o contribuție utilă la soluționarea problemelor legate de daunele importante aduse mediului sau de congestione cauzate de utilizarea anumitor drumuri, nu numai în zonele montane. Actuala restricționare, care limitează utilizarea suplimentelor la astfel de zone, ar trebui prin urmare eliminată. În cazul în care două sau mai multe state membre aplică suplimente mai ridicate pe același coridor, este necesar să se țină seama de faptul că respectivele suplimente ar putea avea efecte negative asupra altor state membre de pe același coridor. În plus, pentru a se evita dubla taxare a utilizatorilor, suplimentele ar trebui să fie excluse pe sectoarele rutiere care fac obiectul unei taxe de congestione. În acest scop, pentru a evita efectele negative asupra dezvoltării economice a regiunilor periferice și a asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentei directive, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei pentru a respinge sau a cere modificarea planurilor, transmise de statele membre, pentru a adăuga un supliment la taxa de utilizare a infrastructurii percepută pe anumite sectoare rutiere care sunt afectate în mod regulat de congestione sau a căror utilizare de către vehicule provoacă daune importante mediului. Respectivul competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului¹.

¹ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

- (42) Pentru a asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentei directive, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei pentru a adopta acte de punere în aplicare pentru a specifica nivelul de referință al emisiilor de CO₂ pentru subgrupurile de vehicule grele care nu intră sub incidența articolului 2 alineatul (1) literele (a)-(d) din Regulamentul (UE) 2019/1242. Comisia ar trebui să reproducă datele relevante pentru aceste grupe de vehicule care sunt publicate în raportul menționat la articolul 10 din Regulamentul (UE) 2018/956 al Parlamentului European și al Consiliului¹. Având în vedere natura limitată a competențelor de executare conferite Comisiei, nu este necesar să se prevadă un control din partea unui comitet compus din reprezentanți ai statelor membre care să aibă loc înainte de adoptarea acestor acte.
- (43) În cazul în care un stat membru introduce un sistem de taxare rutieră, compensațiile acordate ar putea duce, în anumite cazuri, la discriminarea utilizatorilor rutieri nerezidenți. Prin urmare, posibilitatea de a acorda compensații ar trebui limitată la cazul taxelor de trecere și nu ar trebui să mai fie disponibilă în cazul taxelor de utilizare.
- (44) Pentru a valorifica sinergiile potențiale între sistemele de taxare rutieră existente și a reduce costurile de exploatare, Comisia ar trebui să fie pe deplin implicată în cooperarea dintre statele membre care intenționează să introducă sisteme comune de taxare rutieră.

¹ Regulamentul (UE) 2018/956 al Parlamentului European și al Consiliului din 28 iunie 2018 privind monitorizarea și raportarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi (JO L 173, 9.7.2018, p. 1).

- (45) Este necesar să li se permită statelor membre să finanțeze construirea, exploatarea, întreținerea și dezvoltarea de instalații pentru alimentarea cu energie sau combustibil a vehiculelor cu emisii scăzute și cu emisii zero, în vederea facilitării electrificării drumurilor. În special, în cazul în care un stat membru intenționează să finanțeze aceste instalații electrice independent de finanțarea infrastructurii rutiere, prezenta directivă nu ar trebui să împiedice statul membru respectiv să perceapă taxe pentru utilizarea unor astfel de instalații.
- (46) Întrucât obiectivul prezentei directive, anume asigurarea faptului că taxele aplicate la nivel național vehiculelor pentru utilizarea anumitor infrastructuri sunt aplicate într-un cadru coerent care asigură un tratament egal în întreaga Uniune, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere caracterul transfrontalier al transportului rutier și problemele pe care prezenta directivă intenționează să le soluționeze, acesta poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestui obiectiv.
- (47) Este necesar să se asigure faptul că taxele bazate pe costurile externe continuă să reflecte cât mai precis posibil costul poluării atmosferice, al zgomotului și al schimbărilor climatice generate de vehiculele grele, fără a transforma sistemul de taxare într-unul excesiv de complex, pentru a promova utilizarea celor mai eficiente vehicule din punctul de vedere al consumului de combustibil și pentru a menține eficacitatea stimulentei și actualitatea diferențierii taxelor rutiere.

- (48) Prin urmare, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) ar trebui delegată Comisiei pentru a adapta la progresul științific și tehnic valorile de referință pentru taxele bazate pe costurile externe prevăzute în anexele IIIb și IIIc la Directiva 1999/62/CE. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare¹. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.
- (49) Prin urmare, Directivele 1999/62/CE, 1999/37/CE și (UE) 2019/520 ar trebui să fie modificate în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

¹ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

Articolul 1
Modificarea Directivei 1999/62/CE

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 impuse vehiculelor grele de marfă;
- (b) taxelor de trecere și taxelor de utilizare impuse vehiculelor.

(2) Prezenta directivă nu se aplică vehiculelor care sunt utilizate exclusiv pe teritoriile neeuropene ale statelor membre.

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

Articolul 2

- (1) În sensul prezentei directive:

1. «rețea rutieră transeuropeană» înseamnă infrastructura de transport rutier menționată în capitolul II secțiunea 3 din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului*, astfel cum este ilustrată de hărțile din anexa I la regulamentul respectiv;
2. «rețea transeuropeană de transport centrală» înseamnă infrastructura de transport identificată în conformitate cu capitolul III din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;
3. «costuri de construcție» înseamnă costurile legate de construcție, inclusiv, dacă este cazul, costurile financiare, ale oricăruia dintre următoarele elemente:
 - (a) infrastructuri noi sau îmbunătățiri ale infrastructurilor noi, inclusiv reparații structurale semnificative;

- (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; sau
 - (c) infrastructuri sau îmbunătățiri ale infrastructurilor finalizate înainte de datele menționate la litera (b), 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, sau
 - (ii) un stat membru poate demonstra că argumentul care a justificat construirea infrastructurii respective era acela că infrastructura trebuia să aibă o durată de viață proiectată de peste 30 de ani;
4. «costuri financiare» înseamnă dobânda la împrumuturi și plata de dividende către acționari;
5. «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;

6. «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; și
 - (c) este desemnat special ca autostradă;
7. «taxă de trecere» înseamnă o anumită sumă plătită cu privire la un vehicul în funcție de distanța parcursă pe o anumită infrastructură și de tipul vehiculului, a cărei plată conferă respectivului vehicul dreptul de a utiliza infrastructurile și care cuprinde una sau mai multe dintre următoarele taxe:
- (a) o taxă de utilizare a infrastructurii;
 - (b) o taxă de congestionare; sau
 - (c) o taxă bazată pe costurile externe;

8. «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;
9. «taxă bazată pe costurile externe» înseamnă o taxă percepută în vederea recuperării costurilor legate de una sau mai multe dintre următoarele:
 - (a) poluarea atmosferică generată de trafic;
 - (b) poluarea fonică generată de trafic; sau
 - (c) emisiile de CO₂ generate de trafic;
10. «costul poluării atmosferice generate de trafic» înseamnă costul prejudiciilor provocate sănătății umane și mediului de eliberarea în atmosferă de particule în suspensie și de precursori ai ozonului, precum NO_x și compușii organici volatili, în timpul funcționării unui vehicul;
11. «costul poluării fonice generate de trafic» înseamnă costul prejudiciilor provocate sănătății umane și mediului de zgomotul emis de vehicule sau creat de interacțiunea acestora cu suprafața carosabilă;
12. «costul emisiilor de CO₂ generate de trafic» înseamnă costul daunelor provocate de eliberarea de CO₂ în timpul funcționării unui vehicul;

13. «congestionare» înseamnă o situație în care volumele de trafic se apropie de capacitatea drumului sau o depășesc;
14. «taxă de congestionare» înseamnă o taxă pe vehicule percepută în vederea recuperării costurilor legate de congestionare suportate într-un stat membru și a reducerii congestionării;
15. «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 cauză în perioada respectivă;
16. «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);
17. «vehicul» înseamnă un autovehicul, cu patru sau mai multe roți, sau un ansamblu de vehicule articulate, destinat sau utilizat pentru transportul rutier de călători sau de mărfuri;
18. «vehicul greu» înseamnă un vehicul cu o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat de peste 3,5 tone;

19. «vehicul greu de marfă» înseamnă un vehicul greu destinat transportului de mărfuri;
20. «autocar» și «autobuz» înseamnă un vehicul greu destinat transportului a mai mult de opt călători, pe lângă conducătorul auto;
21. «vehicul ușor» înseamnă un vehicul cu o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat care nu depășește 3,5 tone;
22. «autoturism» înseamnă un vehicul ușor destinat transportului a maximum opt călători, pe lângă conducătorul auto;
23. «vehicul de interes istoric» înseamnă un vehicul care este de interes istoric astfel cum este definit la articolul 3 punctul 7 din Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului**;
24. «microbuz» înseamnă un vehicul ușor destinat transportului a mai mult de opt călători, pe lângă conducătorul auto;
25. «autorulotă» înseamnă un vehicul cu spațiu pentru facilități de locuit, care conține scaune și o masă, paturi separate sau obținute prin transformarea scaunelor, instalații pentru gătit și spații de depozitare;

26. „vehicul utilitar ușor” înseamnă un vehicul ușor destinat transportului de mărfuri;
27. „camionetă” înseamnă un vehicul ușor în înțelesul părții C punctul 4.2 din anexa I la Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului***;
28. «emisii de CO₂» ale unui vehicul greu înseamnă emisiile specifice de CO₂ ale acestuia prevăzute la punctul 2.3 din dosarul său cu informații pentru client, astfel cum este definit în partea II a anexei IV la Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei****;
29. «vehicul cu emisii zero» înseamnă:
 - (a) un «vehicul greu cu emisii zero», astfel cum este definit la articolul 3 punctul 11 din Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului*****; sau
 - (b) un autoturism, un microbuz sau un vehicul utilitar ușor fără motor cu ardere internă;
30. «vehicul greu cu emisii scăzute» înseamnă:
 - (a) un «vehicul greu cu emisii scăzute», astfel cum este definit la articolul 3 punctul 12 din Regulamentul (UE) 2019/1242; sau

- (b) un vehicul greu care nu intră în domeniul de aplicare al articolului 2 alineatul (1) literele (a)-(d) din regulamentul respectiv, cu emisii de CO₂ mai mici de 50 % din nivelul de referință al emisiilor de CO₂ ale grupei sale de vehicule, cu excepția vehiculelor cu emisii zero;
31. «operator de transport» înseamnă orice întreprindere care transportă mărfuri sau călători pe rețeaua rutieră;
32. «vehicul din clasa de emisii „Euro 0”, „Euro I”, „Euro II”, „Euro III”, „Euro IV”, „Euro V”, „EEV”, „Euro VI» înseamnă un vehicul greu care respectă limitele de emisii stabilite în anexa 0;
33. «tip de vehicul greu» înseamnă o categorie în care se încadrează un vehicul greu în funcție de numărul său de axe, de dimensiunile sale sau de masa sa ori de alți factori de clasificare a vehiculelor care reflectă degradarea produsă drumului, precum sistemul de clasificare în funcție de degradările produse infrastructurii rutiere prevăzut în anexa IV, cu condiția ca sistemul de clasificare folosit să aibă la bază caracteristici ale vehiculului care apar în documentația vehiculului folosită în toate statele membre, sau care sunt vizibile cu ochiul liber;
34. «subgrup de vehicule» înseamnă un «subgrup de vehicule», astfel cum este definit la articolul 3 punctul 8 din Regulamentul (UE) 2019/1242;
35. «grupă de vehicule» înseamnă o grupare de vehicule enumerată în tabelul 1 din anexa I la Regulamentul (UE) 2017/2400;

36. «perioada de raportare a anului Y» înseamnă o «perioadă de raportare a anului Y», astfel cum este definită la articolul 3 punctul 3 din Regulamentul (UE) 2019/1242;
37. «traectoria de reducere a emisiilor» pentru perioada de raportare a anului (Y) și pentru subgrupul de vehicule (sg), și anume $ET_{Y,sg}$, înseamnă produsul dintre factorul anual de reducere a emisiilor de CO₂ ($R-ET_Y$) și nivelul de referință al emisiilor de CO₂ (rCO_{2sg}) ale subgrupului (sg), și anume $ET_{Y,sg} = R-ET_Y \times rCO_{2sg}$; pentru anii $Y \leq 2030$, $R-ET_Y$ și rCO_{2sg} ambele sunt stabilite în conformitate cu punctul 5.1 din anexa I la Regulamentul (UE) 2019/1242; pentru anii $Y > 2030$, $R-ET_Y$ este 0,70; rCO_{2sg} se aplică astfel cum a fost ajustat prin actele delegate adoptate în conformitate cu articolul 11 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2019/1242 pentru perioadele de raportare care încep după datele respective de aplicare a actelor delegate menționate;
38. «nivelul de referință al emisiilor de CO₂ ale unei grupe de vehicule» înseamnă:
- (a) pentru vehiculele care intră sub incidența Regulamentului (UE) 2019/1242, suma calculată în conformitate cu formula prevăzută la punctul 3 din anexa I la regulamentul respectiv;

(b) pentru vehiculele care nu intră sub incidența Regulamentului (UE) 2019/1242, valoarea medie a tuturor emisiilor de CO₂ ale vehiculelor din grupa de vehicule respectivă, raportată în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/956 al Parlamentului European și al Consiliului^{*****} pentru prima perioadă de raportare, care va începe după data la care înmatricularea, vânzarea sau introducerea în circulație a vehiculelor din grupa de vehicule respectivă, care nu respectă obligațiile menționate la articolul 9 din Regulamentul (UE) 2017/2400, este interzisă în conformitate cu articolul 24 din Regulamentul (UE) 2017/2400;

39. «contract de concesiune» înseamnă o «concesiune de lucrări» sau o «concesiune de servicii», astfel cum sunt definite la articolul 5 punctul 1 litera (a) sau litera (b) din Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului^{*****};
40. «taxă de concesiune» înseamnă o taxă percepută de un concesionar în temeiul unui contract de concesiune;
41. «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 (IAPC) la nivelul UE, excluzând energia și produsele alimentare neprelucrate, astfel cum este publicat de Comisie (Eurostat).

- (2) În sensul alineatului (1) punctul 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, să introducă tehnologii inovatoare 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.
- (3) Fără a aduce atingere articolului 7da alineatul (3), statele membre pot trata o autorulotă fie ca pe un autocar sau autobuz, fie ca pe un autoturism.

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

** Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE (JO L 127, 29.4.2014, p. 51).

- *** Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L 151, 14.6.2018, p. 1).
- **** Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei din 12 decembrie 2017 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește determinarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil ale vehiculelor grele și de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului și a Regulamentului (UE) nr. 582/2011 al Comisiei (JO L 349, 29.12.2017, p. 1).
- ***** 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).
- ***** Regulamentul (UE) 2018/956 al Parlamentului European și al Consiliului din 28 iunie 2018 privind monitorizarea și raportarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi (JO L 173, 9.7.2018, p. 1).
- ***** 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).”

3. Articolele 7 și 7a se înlocuiesc 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 (4)-(14) de la prezentul articol și la articolele 7a-7k.
- (2) Alineatul (1) nu aduce atingere dreptului statelor membre, în conformitate cu TFUE, 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 (4) și (5) din prezentul articol, la articolul 7a și la articolul 7j alineatele (1), (2) și (4).

- (3) 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, microbuzele și autoturismele, pot fi introduse sau menținute în mod independent unele față de altele. Cu toate acestea, în cazul în care statele membre aplică taxe pentru autoturisme, ele percep, de asemenea, taxe pentru vehiculele utilitare ușoare.
- (4) 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 7ca alineatul (3), articolul 7ga alineatul (1) și articolul 7gb alineatul (2) 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 7ca alineatul (3), a articolului 7ga alineatul (1) și a articolului 7gb alineatul (2) 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 7ca alineatul (3), a articolului 7ga alineatul (1) și a articolului 7gb alineatul (2) 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 7ca alineatul (3), articolul 7ga alineatul (1) și articolul 7gb alineatul (2), în conformitate cu al doilea paragraf de la prezentul alineat, notifică decizia sa Comisiei.

- (5) Taxele de trecere și taxele de utilizare se aplică fără discriminare, directă sau indirectă, pe motive legate de:
 - (a) naționalitatea utilizatorului drumurilor;
 - (b) statul membru sau țara terță de stabilire a operatorului de transport;
 - (c) statul membru sau țara terță de înmatriculare a vehiculului; sau
 - (d) originea sau destinația operațiunii de transport.
- (6) Statele membre pot să prevadă tarife reduse pentru taxele de trecere sau de utilizare pentru anumite sectoare rutiere, sau să excludă complet anumite sectoare rutiere de la plata taxelor rutiere, în special acolo unde traficul are o de intensitate redusă în zonele slab populate.

- (7) În cazul infrastructurilor rutiere care fac obiectul unor contracte de concesiune, atunci când contractul a fost semnat înainte de ... [data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare] sau 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 ... [data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare], statele membre pot opta să nu aplice articolul 7ca alineatul (3), articolul 7g alineatele (1) și (2), articolul 7ga și articolul 7gb în cazul taxelor de trecere și al taxelor de utilizare aferente infrastructurilor respective până la reînnoirea contractului de concesiune sau până la modificarea substanțială a sistemului de taxare.
- (8) Alineatul (7) 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 ... [data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare], având ca obiect executarea de lucrări și/sau gestionarea de servicii, altele decât executarea de lucrări, care nu includ transferul riscului aferent cererii.
- (9) Statele membre pot să prevadă tarife reduse pentru taxele de trecere sau de utilizare ori scutiri de la plata acestora pentru:
- (a) vehiculele grele scutite de obligația de a instala și de a utiliza aparatură de înregistrare în temeiul Regulamentului (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului*;

- (b) vehiculele grele de marfă cu o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat mai mare de 3,5 tone și mai mică de 7,5 tone, utilizate pentru transportul de materiale, echipamente sau mașini destinate conducătorului auto în exercitarea profesiei sale sau pentru livrarea de mărfuri produse în mod artizanal, în cazul în care transportul nu se efectuează contra cost în numele unui terț;
 - (c) orice vehicul care intră sub incidența condițiilor prevăzute la articolul 6 alineatul (2) literele (a) și (b) sau orice vehicul utilizat sau deținut de persoane cu handicap; și
 - (d) vehiculele cu emisii zero cu o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat de până la 4,25 tone.
- (10) Începând cu ... [8 ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare], statele membre nu mai aplică taxe de utilizare pentru vehiculele grele în cadrul rețelei transeuropene de transport centrale.
- (11) Prin derogare de la alineatul (10), statele membre pot aplica taxe de utilizare pentru vehiculele grele pe sectoare ale rețelei transeuropene de transport centrale numai în cazuri justificate în mod corespunzător în care aplicarea unei taxe de trecere:
- (a) ar implica costuri administrative, de investiții și de exploatare disproporționate în comparație cu veniturile sau beneficiile preconizate pe care le-ar genera o astfel de taxă de trecere, de exemplu din cauza lungimii limitate a sectoarelor rutiere în cauză, a densității relativ scăzute a populației sau a traficului relativ scăzut; sau

- (b) ar conduce la devierea traficului, cu consecințe negative asupra siguranței rutiere sau asupra sănătății publice.

Înainte de aplicarea respectivelor taxe de utilizare, statele membre notifică Comisia cu privire la acest lucru. Notificarea respectivă include motivele care justifică, având în vedere primul paragraf, aplicarea taxei de utilizare pe baza unor criterii obiective și a unor informații clare privind vehiculele și sectoarele rutiere care fac obiectul taxei de utilizare.

Statele membre pot transmite o singură notificare pentru mai multe sectoare rutiere care fac obiectul derogărilor, cu condiția ca justificarea să fie inclusă pentru fiecare sector.

- (12) În cazul în care statele membre aplică un sistem comun pentru taxele de utilizare în conformitate cu articolul 8, statele membre respective adaptează sau încetează să aplice sistemul comun până la ... [10 ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare].

- (13) Până la ... [5 ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare], 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 cu o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat de cel puțin 12 tone, în cazul în care consideră că perceperea de taxe de trecere sau de taxe de utilizare pentru 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 generate de 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 cu o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat de cel puțin 12 tone informează Comisia în legătură cu decizia lor împreună cu motivele care au stat la baza acesteia.

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

- (15) Până la ... [5 ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare], Comisia evaluează punerea în aplicare și eficacitatea prezentei directive în ceea ce privește taxarea vehiculelor ușoare.

Respectiva evaluare ține seama de evoluția sistemelor de taxare aplicate vehiculelor ușoare în ceea ce privește tipul de taxare aplicat diferitelor categorii de vehicule, dimensiunea rețelei acoperite, proporționalitatea stabilirii prețului și alte elemente relevante.

Pe baza respectivei evaluări, Comisia, după caz, prezintă o propunere legislativă de modificare a dispozițiilor relevante ale prezentei directive.

* 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).

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 decide că pentru vehiculele înmatriculate în statul membru respectiv se aplică numai tarife anuale.

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: o zi, o săptămână sau 10 zile ori ambele, o lună sau două luni ori ambele și un an. Tariful pe două luni nu depășește 30 % din tariful anual, tariful lunar nu depășește 19 % din tariful anual, tariful pe 10 zile nu depășește 12 % din tariful anual, tariful săptămânal nu depășește 11 % din tariful anual, iar tariful zilnic nu depășește 9 % din tariful anual.

Statele membre pot limita folosirea taxei de utilizare zilnice numai în scopul tranzitului.

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 ... [data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare], statele membre pot menține tarifele care sunt mai mari decât limitele stabilite la primul paragraf cu condiția ca acestea să fi fost în vigoare înaintea respectivei date și pot menține 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 până la ... [8 ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare].

- (4) În cazul microbuzelor și al vehiculelor utilitare ușoare, statele membre respectă alineatul (2) sau (3). În cazul în care statele membre stabilesc pentru vehiculele utilitare ușoare taxe de utilizare diferite de cele pentru autoturisme, acestea stabilesc tarife pentru taxele de utilizare mai mari pentru vehiculele utilitare ușoare decât cele pentru autoturisme.

- (5) Până la ... [5 ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare], Comisia evaluează fezabilitatea tehnică și juridică a tratamentului diferențiat al diferitelor vehicule utilitare ușoare în funcție de aspectul dacă vehiculul utilitar ușor în cauză este echipat sau nu cu un tahograf. În consecință, pe baza evaluării respective, Comisia prezintă, după caz, o propunere legislativă de modificare a prezentei directive.”

4. Se introduce următorul articol:

„Articolul 7aa

- (1) Statele membre care au aplicat taxe de trecere pe rețeaua lor transeuropeană de transport centrală sau pe o parte a acesteia, înainte de ... [data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare], pot institui un sistem combinat de taxare pentru toate vehiculele grele sau pentru anumite tipuri de vehicule grele.
- (2) În cadrul respectivului sistem combinat de taxare, statele membre pot, în pofida articolului 7 alineatul (10), să aplice taxe de utilizare pentru toate vehiculele grele sau pentru anumite tipuri de vehicule grele, inclusiv pentru anumite categorii de greutate a vehiculelor grele în cadrul rețelei transeuropene de transport centrale sau al unor părți ale acesteia, în conformitate cu articolul 7 alineatul (4).

- (3) Taxele de utilizare menționate la alineatul (2) al prezentului articol variază în conformitate cu articolul 7ga și în funcție de clasa de emisii Euro. În plus, statele membre stabilesc taxele de utilizare, inclusiv costurile administrative, pentru vehiculele grele vizate, la un nivel care nu depășește tarifele maxime stabilite în anexa II.
- (4) Statele membre care instituie sistemul combinat de taxare efectuează o evaluare a impactului sau o analiză în care explică și justifică introducerea acestuia, notificând-o Comisiei cu cel puțin șase luni înainte de introducerea sa.”

5. Articolele 7b și 7c se înlocuiesc 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 respectivelor taxe. Statele membre pot să aleagă să recupereze numai un procent din costurile respective.

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 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 anexele IIIb și IIIc. Statele membre pot să aleagă să recupereze numai un procent din costurile respective.

- (2) Valoarea taxei bazate pe costurile externe se stabilește de statul membru respectiv. În cazul în care un stat membru desemnează o autoritate în acest scop, respectiva autoritate este independentă din punct de vedere juridic și financiar de organizația responsabilă cu gestionarea sau cu colectarea parțială sau integrală a taxei.
- (3) Statele membre pot aplica derogări care permit ajustarea taxelor bazate pe costurile externe în cazul vehiculelor de interes istoric.”

6. Se introduc următoarele articole:

„Articolul 7ca

(1) Atunci când percep o taxă bazată pe costurile externe pentru poluarea atmosferică sau fonică, statele membre iau în considerare costurile aferente rețelei sau părții de rețea pe care este percepută respectiva taxă și vehiculele care fac obiectul respectivei taxe.

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

Primul paragraf nu se mai aplică după patru ani de la data la care au început să se aplice normele prin care s-au introdus standardele respective.

(3) Începând cu ... [4 ani după data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare], statele membre aplică o taxă bazată pe costurile externe pentru poluarea atmosferică generată de trafic vehiculelor grele în cadrul rețelei cu taxă de trecere menționate la articolul 7 alineatul (1).

Prin derogare de la primul paragraf, statele membre pot decide să nu aplice o taxă bazată pe costurile externe respectivelor sectoare rutiere în cazul în care aceasta ar duce la devierea celor mai poluante vehicule, ceea ce ar avea un impact negativ asupra siguranței rutiere și a sănătății publice.

- (4) Statele membre pot evalua posibilitatea de a aplica o taxă bazată pe costurile externe legată de emisiile de CO₂ și de poluarea atmosferică sau reduceri, legate de emisiile respective, în cazul în care taxele de concesiune nu variază în conformitate cu articolele 7g și 7ga pentru vehiculele grele și în conformitate cu articolul 7gb pentru vehiculele ușoare.

Rezultatul respectivei evaluări opționale, inclusiv o justificare a motivului pentru care nu se aplică taxa bazată pe costurile externe sau reducerea, se notifică Comisiei.

Articolul 7cb

- (1) Statele membre pot aplica 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, în conformitate cu anexa IIIa.
- (2) Pentru autobuze și autocare, statele membre pot alege să aplice valori identice sau mai mici decât cele aplicate vehiculelor grele de marfă.
- (3) O taxă bazată pe costurile externe legată de emisiile de CO₂ poate fi combinată cu o taxă de utilizare a infrastructurii care face obiectul unei variații în conformitate cu articolul 7ga.

- (4) La ... [5 ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare], Comisia evaluează punerea în aplicare și eficacitatea aplicării taxelor bazate pe costurile externe legate de emisiile de CO₂, precum și coerența acestora cu Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului* și Directiva 2003/96/CE a Consiliului**. Pe baza evaluării respective, Comisia prezintă, dacă este cazul, o propunere legislativă de modificare a prezentului articol. În cazul în care prezentul articol nu a fost modificat în consecință până la 1 ianuarie 2027, însă Directiva 2003/87/CE sau Directiva 2003/96/CE a fost modificată într-un mod care conduce la o internalizare efectivă, cel puțin parțială, a costurilor externe ale emisiilor de CO₂ generate de transportul rutier, Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 9d din prezenta directivă, de modificare a anexei IIIc la prezenta directivă, pentru a ajusta valorile de referință ale taxei bazate pe costurile externe legate de emisiile de CO₂, ținând seama de prețul efectiv al carbonului aplicat combustibililor pentru transportul rutier în Uniune.

* Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (JO L 275, 25.10.2003, p. 32).

** Directiva 2003/96/CE a Consiliului din 27 octombrie 2003 privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității (JO L 283, 31.10.2003, p. 51).”

7. Articolul 7d se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 7d

În termen de maximum șase luni de la adoptarea noilor standarde de emisii Euro mai stricte, Comisia prezintă, dacă este cazul, o propunere legislativă pentru a stabili valorile de referință corespunzătoare din anexa IIIb și pentru a ajusta tarifele maxime ale taxelor de utilizare prevăzute în anexa II.”

8. Se introduce următorul articol:

„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 care este afectat de 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 specifică sectoarele rutiere și intervalele de timp menționate la alineatul (1) pe baza unor criterii obiective legate de nivelul de afectare din perspectiva congestiunii a drumurilor și a zonelor din vecinătatea acestora, măsurat printre altele ca medie a întârzierilor sau lungime a cozilor.

- (3) O taxă de congestionare impusă pe orice sector al rețelei rutiere se aplică în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de vehicule, în conformitate cu factorii de echivalență standard stabiliți în anexa V. Statele membre pot scuti însă, parțial sau în totalitate, microbuzele, autobuzele și autocarele de plata taxei de congestionare în scopul promovării transportului în comun, al dezvoltării socioeconomice și al coeziunii teritoriale. Autorulotele, indiferent de masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat, nu sunt tratate ca autocare și autobuze în sensul prezentului alineat.
- (4) Taxa de congestionare se stabilește în conformitate cu cerințele minime menționate în anexa V. Aceasta reflectă costurile impuse de un vehicul asupra altor utilizatori ai drumurilor și, indirect, asupra societății, și respectă valorile de referință stabilite în anexa VI pentru orice tip de drum. 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.

Veniturile generate de taxele de congestionare sau echivalentul în valoare financiară al respectivelor venituri se folosesc pentru a soluționa problema congestiei sau pentru a dezvolta transportul durabil și mobilitatea în general.

În cazul în care aceste venituri sunt alocate bugetului general, se consideră că un stat membru a aplicat al doilea paragraf dacă acesta pune în aplicare politici de sprijin financiar pentru a soluționa problema congestionării sau pentru a dezvolta transportul durabil și mobilitatea care au o valoare echivalentă cu veniturile generate din taxele de congestionare.

- (5) Statele membre instituie mecanisme adecvate pentru monitorizarea impactului taxelor de congestionare și pentru revizuirea nivelului acestora. Fiecare stat membru revizuieste nivelul taxelor în mod regulat, cel puțin o dată la trei ani, pentru a se asigura că acestea nu depășesc costurile congestionării suportate de statul membru respectiv pe sectoarele rutiere pe care se percepe taxa de congestionare.”

9. 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 contractului de concesiune.”

10. 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 congestionare sau a căror utilizare de către vehicule provoacă daune importante mediului, în cazul în care sunt îndeplinite următoarele condiții:
- (a) veniturile generate din supliment sunt investite în finanțarea dezvoltării serviciilor de transport sau în construcția sau întreținerea infrastructurii de transport a rețelei transeuropene de transport centrale, care contribuie direct la reducerea congestionării sau a daunelor aduse mediului și care sunt situate 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 din prezenta directivă, cu excepția situației în care veniturile generate sunt investite în sectoare transfrontaliere ale unui coridor al rețelei centrale, identificat în conformitate cu capitolul IV din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013, caz în care suplimentul nu poate depăși 25 % din respectiva taxă medie ponderată de utilizare a infrastructurii, sau două sau mai multe state membre aplică un supliment pe același coridor, caz în care, cu acordul tuturor statelor membre care fac parte din coridorul respectiv și care se învecinează cu statele membre pe teritoriul cărora se află sectorul de coridor căruia i se aplică suplimentul, respectivul supliment poate depăși 25 %, dar nu poate depăși 50 % din respectiva taxă medie ponderată de utilizare a infrastructurii;
- (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 infrastructurii de transport sau a serviciilor de transport, menționate la litera (a);
- (e) perioada în care urmează să se aplice suplimentul este definită și delimitată în avans și este conformă, 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.

- (2) În cazul unui nou proiect transfrontalier, se poate adăuga un supliment numai dacă toate statele membre implicate în proiect sunt de acord.
- (3) O taxă de utilizare a infrastructurii care face obiectul unei variații în conformitate cu articolul 7g, 7ga sau 7gb poate fi majorată cu un supliment.
- (4) 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) de la prezentul articol sau că suplimentul planificat va avea efecte negative semnificative asupra dezvoltării economice a regiunilor periferice, aceasta poate adopta acte de punere în aplicare pentru a respinge sau a cere modificarea planurilor de taxare transmise de statul membru în cauză. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 9c alineatul (3).
- (5) Pe sectoarele rutiere unde se percepe o taxă de congestionare nu se poate aplica un supliment.

Articolul 7g

- (1) Taxa 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 congestiei nu depășesc șase 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 congestie, 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 gestionare 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 7ga, în ceea ce privește vehiculele grele, statele membre variază nivelul taxei de utilizare a infrastructurii în funcție de clasa de emisii 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 emisii Euro. De îndată ce taxele de utilizare a infrastructurii și taxele de utilizare vor face obiectul unei variații în temeiul articolului 7ga, statele membre pot înceta să aplice variația în funcție de clasa de emisii Euro.

Prin derogare de la primul paragraf, un stat membru poate decide să nu aplice cerința de a varia taxa de utilizare a infrastructurii în cazul în care se aplică oricare dintre următoarele:

- (a) această cerință ar compromite grav coerența sistemelor de taxare de pe teritoriul său;
- (b) nu ar fi posibil din punct de vedere tehnic să se introducă astfel de diferențieri în sistemul de taxare în cauză;
- (c) aceasta ar duce la devierea celor mai poluante vehicule, având un impact negativ asupra siguranței rutiere și a sănătății publice;

- (d) taxa de trecere include o taxă bazată pe costurile externe pentru poluarea atmosferică.

Orice astfel de derogare sau exceptare este notificată Comisiei.

- (3) Variațiile menționate la prezentul articol nu sunt concepute să genereze venituri suplimentare.”

11. Se introduc următoarele articole:

„Articolul 7ga

- (1) Statele membre variază taxele de utilizare a infrastructurii și taxele de utilizare pentru vehiculele grele în conformitate cu prezentul articol.

Statele membre aplică variația respectivă subgrupurilor de vehicule grele care intră sub incidența articolului 2 alineatul (1) literele (a)-(d) din Regulamentul (UE) 2019/1242, cel târziu după doi ani de la publicarea nivelului de referință al emisiilor de CO₂ pentru respectivele subgrupuri de vehicule în actele de punere în aplicare adoptate în conformitate cu articolul 11 alineatul (1) din regulamentul menționat.

Pentru clasele 1, 4 și 5 de emisii de CO₂, menționate la alineatul (2) de la prezentul articol, variația se aplică grupelor de vehicule grele care nu intră sub incidența articolului 2 alineatul (1) literele (a)-(d) din Regulamentul (UE) 2019/1242, în termen de cel mult doi ani de la publicarea nivelului de referință al emisiilor de CO₂ în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul alineatului (7) de la prezentul articol, pentru grupa relevantă. În cazul în care punctul 5.1 din anexa I la Regulamentul (UE) 2019/1242 este modificat printr-un act legislativ al Uniunii în așa fel încât să se acopere nivelul de referință al emisiilor de CO₂ relevant pentru o grupă de vehicule grele, respectivul nivel de referință al emisiilor de CO₂ nu mai este stabilit în temeiul alineatului (7) de la prezentul articol, ci în conformitate cu punctul 5.1 din anexa I la regulamentul menționat.

În cazul în care traiectoriile de reducere a emisiilor pentru grupele de vehicule grele care nu intră sub incidența articolului 2 alineatul (1) literele (a)-(d) din Regulamentul (UE) 2019/1242 sunt stabilite printr-un act legislativ al Uniunii de modificare a punctului 5.1 din anexa I la regulamentul menționat, variațiile claselor 2 și 3 de emisii de CO₂, astfel cum sunt definite la alineatul (2) de la prezentul articol, se aplică de la data intrării în vigoare a traiectoriilor de reducere a emisiilor.

Fără a aduce atingere reducerii tarifelor prevăzute la alineatul (3), statele membre pot să prevadă tarife reduse pentru taxele de utilizare a infrastructurii sau pentru taxele de utilizare ori scutiri de la plata acestora pentru vehiculele cu emisii zero din orice grupă de vehicule în perioada cuprinsă între ... [data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare] și 31 decembrie 2025. Începând cu 1 ianuarie 2026, aceste reduceri se limitează la 75 % în raport cu taxa pentru clasa 1 de emisii de CO₂, astfel cum este definită la alineatul (2).

- (2) Fără a aduce atingere alineatului (1), statele membre stabilesc, pentru fiecare tip de vehicul greu, următoarele clase de emisii de CO₂:
 - (a) clasa 1 de emisii de CO₂ – vehicule care nu se încadrează în niciuna dintre clasele de emisii de CO₂ menționate la literele (b)-(e);
 - (b) clasa 2 de emisii de CO₂ – vehicule din subgrupul de vehicule sg înmatriculate pentru prima dată în perioada de raportare a anului Y care prezintă un nivel de emisii de CO₂ situat cu mai mult de 5 % sub traiectoria de reducere a emisiilor pentru perioada de raportare a anului Y și pentru subgrupul de vehicule sg, dar care nu aparțin niciuneia dintre clasele de emisii de CO₂ menționate la literele (c), (d) și (e);

- (c) clasa 3 de emisii de CO₂ – vehicule din subgrupul de vehicule sg înmatriculate pentru prima dată în perioada de raportare a anului Y care prezintă un nivel de emisii de CO₂ situat cu mai mult de 8 % sub traiectoria de reducere a emisiilor pentru perioada de raportare a anului Y și pentru subgrupul de vehicule sg și care nu aparțin niciuneia dintre clasele de emisii de CO₂ menționate la literele (d) și (e);
- (d) clasa 4 de emisii de CO₂ – vehicule grele cu emisii scăzute;
- (e) clasa 5 de emisii de CO₂ – vehicule cu emisii zero.

Statele membre se asigură că clasificarea unui vehicul care aparține clasei 2 sau 3 de emisii de CO₂ este reevaluată o dată la șase ani de la data primei înmatriculări și că, după caz, vehiculul este reclasificat în clasa de emisii relevantă pe baza pragurilor aplicabile la momentul respectiv. Reclasificarea intră în vigoare, în ceea ce privește o taxă de utilizare, cel târziu în prima zi de validitate a acesteia sau după data respectivei reclasificări.

- (3) Fără a se aduce atingere alineatului (1), vehiculelor din clasele 2, 3, 4 și 5 de emisii de CO₂ li se aplică taxe reduse, după cum urmează:
 - (a) clasa 2 de emisii de CO₂ – o reducere cuprinsă între 5 % și 15 % în raport cu taxa aplicabilă vehiculelor din clasa 1 de emisii de CO₂;

- (b) clasa 3 de emisii de CO₂ – o reducere cuprinsă între 15 % și 30 % în raport cu taxa aplicabilă vehiculelor din clasa 1 de emisii de CO₂;
- (c) clasa 4 de emisii de CO₂ – o reducere cuprinsă între 30 % și 50 % în raport cu taxa aplicabilă vehiculelor din clasa 1 de emisii de CO₂;
- (d) clasa 5 de emisii de CO₂ – o reducere cuprinsă între 50 % și 75 % în raport cu taxa aplicabilă vehiculelor din clasa 1 de emisii de CO₂.

În cazul în care taxa de utilizare a infrastructurii sau taxa de utilizare variază, de asemenea, în funcție de clasa de emisii Euro, reducerile menționate la primul paragraf se aplică în raport cu taxa aplicată la cele mai stricte standarde de emisii Euro.

- (4) Variațiile menționate la prezentul articol nu sunt concepute să genereze venituri suplimentare.
- (5) Prin derogare de la alineatul (1), un stat membru poate decide să nu aplice cerința de a varia taxa de utilizare a infrastructurii în conformitate cu alineatul (2) în cazul în care se percepe o taxă bazată pe costurile externe legată de emisiile de CO₂ care variază în funcție de valorile de referință ale taxei bazate pe costurile externe legate de emisiile de CO₂, din anexa IIIc.

- (6) În cazul sectoarelor rutiere pe care un vehicul este exploatat fără emisii de CO₂ într-un mod verificabil, statele membre pot aplica taxe reduse pentru vehiculul respectiv în conformitate cu clasa 5 de emisii de CO₂. Statele membre care recurg la respectiva opțiune aplică taxele aferente clasei 1 de emisii de CO₂ respectivului vehicul pe alte sectoare rutiere.
- (7) Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a specifica nivelul de referință al emisiilor de CO₂ pentru grupele de vehicule care nu intră sub incidența articolului 2 alineatul (1) literele (a)-(d) din Regulamentul (UE) 2019/1242.

Actele de punere în aplicare respective reproduc datele relevante pentru fiecare grupă de vehicule care sunt publicate în raportul menționat la articolul 10 din Regulamentul (UE) 2018/956. Comisia adoptă respectivele acte de punere în aplicare în termen de șase luni de la publicarea raportului relevant menționat la articolul 10 din Regulamentul (UE) 2018/956.

- (8) Până la ... [5 ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare], Comisia evaluează punerea în aplicare și eficacitatea variației taxelor în funcție de emisiile de CO₂ menționate în prezentul articol, precum și dacă aceasta este încă necesară și coerența acesteia cu Directivele 2003/87/CE și 2003/96/CE. Dacă este cazul, pe baza evaluării respective, Comisia prezintă o propunere legislativă de modificare a dispozițiilor relevante ale prezentei directive privind variația taxelor în funcție de emisiile de CO₂.

- (9) După ... [data intrării în vigoare a prezentei directive], Comisia revizuieste, o dată la cinci ani, tarifele maxime pentru taxele de utilizare prevăzute în anexa II și nivelurile de reducere menționate la alineatul (3) și, după caz, pe baza rezultatelor respectivului proces de revizuire, prezintă o propunere legislativă de modificare a dispozițiilor respective.
- (10) La fiecare 30 de luni după ... [data intrării în vigoare a prezentei directive], Comisia întocmește un raport de evaluare a caracterului adecvat al pragurilor pentru clasele 2 și 3 de emisii de CO₂ menționate la articolul 7ga alineatul (2) literele (b) și (c) din prezenta directivă, în raport cu emisiile de referință publicate în conformitate cu articolul 11 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2019/1242 sau cu emisiile de CO₂ raportate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/956 și, după caz, prezintă o propunere legislativă de modificare a pragurilor respective pe baza rezultatelor respectivei evaluări.
- (11) Aplicarea variației taxelor în funcție de emisiile de CO₂ menționate la prezentul articol nu este obligatorie în cazul în care se aplică o altă măsură a Uniunii de stabilire a prețului carbonului pentru combustibilii utilizați în transportul rutier.

Articolul 7gb

- (1) Statele membre pot diferenția taxele de trecere și taxele de utilizare pentru vehiculele ușoare în funcție de performanța de mediu a vehiculului, determinată 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.

Fără a aduce atingere alineatului (2) al prezentului articol, se aplică tarife mai scăzute ale taxelor de trecere și ale taxelor de utilizare în cazul autoturismelor, al microbuzelor 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 Comisiei*, sunt egale cu zero sau inferioare nivelurilor următoare:
- (i) pentru perioada 2021-2024, obiectivele privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₂₁ stabilite în conformitate cu punctul 6 din partea A și punctul 6 din partea B ale anexei I la Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului**;
 - (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 cu punctul 6.1.1 din partea B ale anexei I la Regulamentul (UE) 2019/631;

- (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 cu punctul 6.1.2 din partea B ale anexei I la Regulamentul (UE) 2019/631;
 - (b) emisiile lor de poluanți, stabilite în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1151, sunt cele specificate în tabelul din anexa VII la prezenta directivă. Statele membre pot aplica reducerea pentru vehiculele cu emisii zero menționate în anexa VII la prezenta directivă fără a aplica reduceri pentru celelalte categorii de performanță privind emisiile menționate în anexa respectivă.
- (2) De la 1 ianuarie 2026, dacă acest lucru este posibil din punct de vedere tehnic, statele membre variază taxele de trecere și tariful anual aferent taxelor de utilizare aplicabile camionetelor și microbuzelor, în funcție de performanța de mediu a vehiculului, în conformitate cu normele prevăzute în anexa VII. În acest scop, dispozițiile celui de al doilea paragraf de la alineatul (1) sunt orientative.

În cazul în care statele membre aleg să aplice criterii diferite de performanță privind emisiile sau nivele de reducere diferite față de cele prevăzute la alineatul (1) sau aleg să includă criterii diferite sau suplimentare, acestea informează Comisia, cu cel puțin șase luni înainte de introducerea oricărei variații, cu privire la alegerile lor și le justifică.

Cu toate acestea, statele membre pot alege să aplice reduceri numai în cazul vehiculelor cu emisii zero, fără a aplica nicio variație în cazul altor vehicule și fără a informa Comisia.

- (3) Sub rezerva condițiilor stabilite la alineatele (1) și (2), statele membre pot lua în considerare o îmbunătățire a performanței de mediu a vehiculului care este legată de conversia acestuia în vederea utilizării combustibililor alternativi.
- (4) Statele membre pot adopta măsuri excepționale în scopul taxării vehiculelor de interes istoric.
- (5) Variațiile menționate la prezentul articol nu sunt concepute să genereze venituri suplimentare.

* 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 (JO L 175, 7.7.2017, p. 1).

** 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 (JO L 111, 25.4.2019, p. 13).”

12. Articolul 7h se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se modifică după cum urmează:

(i) teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„(1) 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.”;

(ii) la litera (a), se adaugă următoarea liniuță:

„— după caz, informații clare privind principalele caracteristici ale sistemului de taxare rutieră electronică, inclusiv privind interoperabilitatea.”;

(b) se introduce următorul alineat:

„(1a) Atunci când transmite informații Comisiei în conformitate cu alineatul (1), un stat membru poate să includă informații privind mai multe modificări ale unui sistem de taxare pentru perceperea taxelor de utilizare a infrastructurii. În cazul în care Comisia a fost deja informată cu privire la o modificare, se consideră că statul membru a îndeplinit deja cerințele de informare de la alineatul (1) și modificarea respectivă poate fi pusă în aplicare fără a fi necesară încă o informare a Comisiei.”

(c) 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 sau a taxelor de congestie, statele membre informează Comisia cu privire la rețeaua vizată, la tarifele preconizate pe categorie de vehicule și pe clasă de emisii și, dacă este cazul, informează Comisia în conformitate cu punctul 2 din anexa IIIa sau cu punctul 2 din anexa V.”;

(d) alineatul (4) se elimină.

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

(b) se introduce următorul alineat:

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

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

„(3) Sub rezerva condițiilor prevăzute la articolul 7g alineatul (1) litera (b) și la articolul 7g alineatul (3) din prezenta directivă, în cazul proiectelor majore ale rețelei transeuropene de transport centrale ale cărei hărți sunt 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 și proporțională. Detaliile acesteia sunt puse la dispoziția publicului și aceasta este accesibilă tuturor utilizatorilor în condiții de egalitate. Aceasta nu conduce la costuri suplimentare transmise altor utilizatori sub forma unor taxe de trecere mai mari.”

14. Articolul 7j se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Aplicarea, colectarea și monitorizarea plății taxelor de trecere și de utilizare a infrastructurii se fac astfel încât să afecteze cât mai puțin fluiditatea traficului și să se evite orice controale și verificări obligatorii exercitate la frontierele interne ale Uniunii. 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 frontieră ori 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) se introduce următorul alineat:

„(2a) În cazul în care un conducător auto sau, după caz, operatorul de transport sau furnizorul serviciului european de taxare rutieră electronică (SETRE) nu este în măsură să furnizeze dovezi privind clasa de emisii a vehiculului în scopul articolului 7g alineatul (2), al articolului 7ga sau al articolului 7gb, statele membre pot aplica taxe de trecere sau de utilizare până la cel mai ridicat nivel posibil.

Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că utilizatorul drumurilor poate declara clasa de emisii a vehiculului cel puțin prin mijloace electronice înainte de a utiliza infrastructura. Statele membre pot oferi mijloace electronice și neelectronice pentru a permite utilizatorului să furnizeze dovezi spre a beneficia de reduceri ale taxelor de trecere sau, după caz, în eventualitatea unei verificări. Statele membre pot solicita ca dovezile furnizate prin mijloace electronice să fie puse la dispoziție înainte ca infrastructura să fie utilizată.

Statele membre pot lua măsurile necesare pentru a se asigura că furnizarea de dovezi ulterior utilizării infrastructurii este acceptată timp de 30 de zile sau o perioadă mai lungă stabilită de statele membre după utilizarea infrastructurii și pentru a asigura rambursarea oricărei diferențe dintre taxele de trecere sau de utilizare aplicate și taxa de trecere sau de utilizare corespunzătoare clasei de emisii a vehiculului în cauză care rezultă din dovezile furnizate în termenul aplicabil.”;

(c) alineatele (3) și (4) se înlocuiesc 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.

- (4) Atunci când este fezabil din punct de vedere economic, statele membre percep și colectează taxele de utilizare a infrastructurii, taxele bazate pe costurile externe și taxele de congestiune prin intermediul unui sistem de taxare rutieră electronică care respectă dispozițiile articolului 3 alineatul (1) din Directiva (UE) 2019/520 a Parlamentului European și a Consiliului*. Comisia promovează cooperarea dintre statele membre care se dovedește necesară pentru a asigura interoperabilitatea sistemelor electronice de colectare a taxelor la nivel european.

* Directiva (UE) 2019/520 a Parlamentului European și a Consiliului din 19 martie 2019 privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică și facilitarea schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata taxelor rutiere în cadrul Uniunii (JO L 91, 29.3.2019, p. 45).”

15. 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.”

16. Articolul 8 se modifică după cum urmează:

(a) la 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;”;

(b) se adaugă următorul alineat:

„(3) În cazul unui sistem comun de taxe de utilizare menționat la alineatul (1) de la prezentul articol, data finală de aplicare a variațiilor menționate la articolul 7ga alineatul (1) al doilea și al treilea paragraf se prelungește până la ... [trei ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare] sau, dacă nivelul de referință al emisiilor de CO₂ este publicat după ... [data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare], până la trei ani de la publicarea nivelului de referință al emisiilor de CO₂.”

17. Articolul 9 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1a) se înlocuiește cu următorul text:

„(1a) Prezenta directivă nu împiedică statele membre să aplice:

- (a) taxe de reglementare destinate special pentru reducerea congestionării sau pentru combaterea efectelor negative asupra mediului, inclusiv calitatea inferioară a aerului, pe orice drum dintr-o zonă urbană, inclusiv pe drumuri din rețeaua transeuropeană de transport care traversează zone urbane;
- (b) taxe destinate special pentru a finanța construirea, exploatarea, întreținerea și dezvoltarea de instalații, încorporate în sau montate de-a lungul sau deasupra drumurilor, care furnizează energie vehiculelor cu emisii scăzute și cu emisii zero aflate în mișcare și care sunt percepute pentru astfel de vehicule.

Respectivele taxe se aplică în mod nediscriminatoriu.”;

(b) la alineatul (2), al doilea paragraf se elimină.

18. La articolul 9c se adaugă următorul alineat:

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

19. 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 prezenta directivă cu privire la anexa 0, formulele de la punctele 4.1 și 4.2 din anexa IIIa și valorile indicate în tabelele din anexele IIIb și IIIc, în vederea adaptării acestora la progresul științific și tehnic.

În circumstanțele menționate la articolul 7cb alineatul (4), Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 9e pentru a modifica prezenta directivă cu privire la valorile de referință ale taxei bazate pe costurile externe legate de emisiile de CO₂ prevăzute în anexa IIIc, ținând seama de prețul efectiv al carbonului aplicat combustibililor pentru transportul rutier în Uniune. Aceste modificări se limitează la asigurarea faptului că nivelul taxelor bazate pe costurile externe legate de emisiile de CO₂ nu depășește ceea ce este necesar pentru internalizarea costurilor externe respective.

Articolul 9e

(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită 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 de la ... [data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare]. 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 legiferare*.
- (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, înainte 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.

* JO L 123, 12.5.2016, p. 1.”

20. Articolele 9f și 9g se elimină.

21. Articolele 10a și 11 se înlocuiesc cu următorul text:

„Articolul 10a

- (1) Sumele în euro prevăzute în anexa II și sumele în cenți prevăzute în tabelele din anexele IIIb și IIIc sunt adaptate o dată la doi ani pentru a ține seama de variația indicelui armonizat al prețurilor de consum (IAPC) 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 ... [anul care urmează celor 2 ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare].

Sumele se actualizează 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 anexelor IIIb și IIIc.

- (2) Comisia publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sumele adaptate menționate la alineatul (1) până la data de 31 martie ... [anul care urmează celor 2 ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare]. Respectiv sumele adaptate intră în vigoare în prima zi a lunii care urmează datei publicării.

Articolul 11

- (1) Până la ... [3 ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare] și, ulterior, 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) evoluția aplicării taxelor pentru utilizarea infrastructurii rutiere, și anume rețelele și categoriile de vehicule vizate, inclusiv orice scutire în temeiul articolului 7, 7c sau 7gb;
 - (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) variația taxelor de utilizare a infrastructurii sau a taxelor de utilizare în funcție de performanța de mediu a vehiculelor, în temeiul articolului 7g, 7ga sau 7gb;
- (d) dacă este cazul, variația taxelor de utilizare a infrastructurii în funcție de momentul zilei, de tipul de zi sau de anotimp, în temeiul articolului 7g alineatul (1);
- (e) taxa bazată pe costurile externe percepută pentru fiecare combinație de clasă de vehicule, tip de drum și interval de timp;
- (f) taxa medie ponderată de utilizare a infrastructurii, precum și veniturile totale obținute în urma aplicării acestei taxe;
- (g) veniturile totale obținute în urma aplicării de taxe bazate pe costurile externe;
- (h) veniturile totale obținute în urma aplicării de taxe de congestiare pe categorie de vehicule;
- (i) veniturile totale obținute în urma aplicării de suplimente și sectoarele rutiere pe care au fost percepute;
- (j) veniturile totale obținute în urma aplicării de taxe de trecere sau de taxe de utilizare sau, după caz, a ambelor;

- (k) 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) sau, în cazul în care aceste venituri sunt alocate bugetului general, informații privind nivelul cheltuielilor alocate infrastructurii de transport rutier și proiectelor de transport durabil; și
- (l) evoluția ponderii vehiculelor care aparțin diferitelor clase de emisii pe drumurile cu taxă de trecere.

Statele membre care pun la dispoziția publicului online informațiile respective pot decide să nu întocmească raportul.”

22. Anexele se modifică după cum urmează:

- (a) anexele 0, II, III, IIIa, IIIb și IV se modifică în conformitate cu punctele 1, 2, 3, 4, 5 și 7 din anexa la prezenta directivă;
- (b) textul prevăzut la punctele 6 și 8 din anexa la prezenta directivă se adaugă drept anexele IIIc, V, VI și VII la Directiva 1999/62/CE.

Articolul 2
Modificarea Directivei 1999/37/CE

Anexa I la Directiva 1999/37/CE se modifică după cum urmează:

1. Punctul II.6 (V.7) se înlocuiește cu următorul text:

„(V.7) CO₂ (în g/km) sau emisiile specifice de CO₂ în cazul în care sunt indicate la poziția 49.5 din certificatul de conformitate CE al vehiculelor grele definit în apendicele la anexa VIII la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/683 al Comisiei* sau la poziția 49.5 din certificatul de omologare individuală a vehiculului definit în apendicele 1 la anexa III la regulamentul menționat;

* Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/683 al Comisiei din 15 aprilie 2020 pentru punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele administrative pentru omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (JO L 163, 26.5.2020, p. 1).”

2. Se adaugă următorul punct:

„(V.10) clasa de emisii de CO₂ a vehiculelor grele stabilită în momentul primei înmatriculări, în conformitate cu articolul 7ga alineatul (2) din Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului* .

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

Articolul 3
Modificarea Directivei (UE) 2019/520

În partea I, „Date privind vehiculele” din secțiunea „Elementele de date furnizate ca rezultat al căutării automate efectuate în temeiul articolului 23 alineatul (1)” din anexa I la Directiva (UE) 2019/520, tabelul se înlocuiește cu următorul text:

„Partea I. Date privind vehiculele

| Rubrică | O/F ⁽¹⁾ | Comentarii |
|--|--------------------|---|
| Număr de înmatriculare | O | |
| Număr șasiu/Numărul de identificare al vehiculului (VIN) | O | |
| Statul membru de înmatriculare | O | |
| Marcă | O | [D.1 ⁽²⁾] de exemplu, Ford, Opel, Renault |
| Modelul vehiculului | O | (D.3) de exemplu, Focus, Astra, Megane |

| Rubrică | O/F ⁽¹⁾ | Comentarii |
|--|--------------------|--|
| Cod categorie UE | O | (J) de exemplu, motorete, motociclete, autoturisme |
| Clasa de emisii Euro | O | de exemplu, Euro 4, Euro 6 |
| Clasa de emisii de CO ₂ | F | aplicabil numai pentru vehicule grele |
| Data reclasificării | F | aplicabil numai pentru vehicule grele |
| CO ₂ în g/tkm | F | aplicabil numai pentru vehicule grele |
| Masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat | M | |

(1) O = obligatoriu, în cazul în care informația este disponibilă în registrul național,
F = facultativ.

(2) Codul armonizat al Uniunii, a se vedea Directiva 1999/37/CE.”

Articolul 4

Transpunerea

- (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 ... [2 ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare]. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul dispozițiilor respective.

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 unei astfel de 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 5

Intrare în vigoare

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

Articolul 6
Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președinta

Pentru Consiliu
Președintele

ANEXĂ

1. La punctul 3 din anexa 0 la Directiva 1999/62/CE se adaugă următorul tabel:

„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 particulelor (mg/kWh) | Numărul particulelor (nr./kWh) |
| WHSC (CI) | 1 500 | 130 | | | 400 | 10 | 10 | 8,0 x 10 ¹¹ |
| WHTC (CI) | 4 000 | 160 | | | 460 | 10 | 10 | 6,0 x 10 ¹¹ |
| WHTC (PI) | 4 000 | | 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.”

2. Anexa II la Directiva 1999/62/CE se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA II

VALORILE MAXIME ÎN EURO ALE TAXELOR DE UTILIZARE, INCLUSIV
COSTURILE ADMINISTRATIVE, MENȚIONATE LA ARTICOLUL 7a
ALINEATUL (2)

Anual

| | maximum trei axe | minimum patru axe |
|----------|------------------|-------------------|
| Euro 0 | 1 899 | 3 185 |
| Euro I | 1 651 | 2 757 |
| Euro II | 1 428 | 2 394 |
| Euro III | 1 242 | 2 073 |
| Euro IV | 1 081 | 1 803 |
| Euro V | 940 | 1 567 |
| Euro VI | 855 | 1 425 |

Lunar, săptămânal și zilnic

Tarifele maxime lunare, săptămânale și zilnice sunt proporționale cu durata utilizării
infrastructurii.”

3. Anexa III la Directiva 1999/62/CE se modifică după cum urmează:

(a) 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 4¹.”;

(b) 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.”;

(c) la punctul 4, titlul se înlocuiește cu următorul text:

„4. Ponderea traficului de vehicule grele, coeficienții de echivalență și mecanismul de corectare”;

¹ 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.

(d) la punctul 4, prima liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„– 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.”;

4. Anexa IIIa la Directiva 1999/62/CE 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 rutiere transeuropene și din autostrăzile sale, partea sau părțile respective sunt alese în urma unei evaluări care să permită stabilirea faptului că impunerea unei taxe bazate pe costurile externe asupra altor părți ale rețelei rutiere astfel compuse ar putea avea efecte negative asupra mediului, sănătății publice sau siguranței rutiere.

De la ... [4 ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare], un stat membru care intenționează să nu perceapă o taxă bazată pe costurile externe pentru poluarea atmosferică pe anumite sectoare ale rețelei sale rutiere cu taxă de trecere alege și sectoarele respective pe baza unei astfel de evaluări.

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 IIIc, acesta 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 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 înaintea 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* (care necesită folosirea Ghidului EMEP/AEM privind inventarele emisiilor de poluanți atmosferici**). Costul financiar al poluanților este estimat de statul membru sau, dacă este cazul, de autoritatea independentă menționată la articolul 7c alineatul (2) din prezenta directivă, 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:

$$\text{NCV}_j \text{ (zilnic)} = e \times \sum_k \text{NC}_{jk} \times \text{POP}_k / \text{WADT}$$

$$\text{NCV}_j \text{ (zi)} = a \times \text{NCV}_j$$

$$\text{NCV}_j \text{ (noapte)} = b \times \text{NCV}_j$$

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 NCVj (zilnic).

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

Populația expusă la nivelul de zgomot k este stabilită pe baza hărților acustice strategice elaborate în temeiul articolului 7 din Directiva 2002/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului*** sau pe baza altor surse de date echivalente.

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 științifice.

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****.

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:

- (a) alegerea nivelului-țintă de emisii;
- (b) estimarea opțiunilor de atenuare;
- (c) estimarea scenariului de referință;
- (d) aversiunea față de risc și de pierderi;
- (e) 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.

-
- * 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).
 - ** Metodologia Agenției Europene de Mediu: Ghidul EMEP/AEM privind inventarul emisiilor de poluanți atmosferici 2019 – Orientări tehnice pentru pregătirea inventarelor naționale de emisii (<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019>).
 - *** 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).
 - **** 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 (JO L 158, 27.5.2014, p. 131).”;

5. Anexa IIIb la Directiva 1999/62/CE 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

| Clasa vehiculului | cenți/vehicul-kilometru | Suburban ⁽¹⁾ | Interurban ⁽²⁾ |
|---|---|-------------------------|---------------------------|
| Vehicul greu de marfă având o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat sub 12 tone sau având două axe | Euro 0 | 18,6 | 9,9 |
| | Euro I | 12,6 | 6,4 |
| | Euro II | 12,5 | 6,3 |
| | Euro III | 9,6 | 4,8 |
| | Euro IV | 7,3 | 3,4 |
| | Euro V | 4,4 | 1,8 |
| | Euro VI | 2,3 | 0,5 |
| | mai puțin poluant decât Euro VI, inclusiv vehicule cu emisii zero | 2,0 | 0,3 |

| Clasa vehiculului | cenți/vehicul-kilometru | Suburban ⁽¹⁾ | Interurban ⁽²⁾ |
|---|---|-------------------------|---------------------------|
| Vehicul greu de marfă având o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat între 12 și 18 tone sau având trei axe | Euro 0 | 24,6 | 13,7 |
| | Euro I | 15,8 | 8,4 |
| | Euro II | 15,8 | 8,4 |
| | Euro III | 12,5 | 6,6 |
| | Euro IV | 9,2 | 4,5 |
| | Euro V | 5,6 | 2,7 |
| | Euro VI | 2,8 | 0,7 |
| | mai puțin poluant decât Euro VI, inclusiv vehicule cu emisii zero | 2,3 | 0,3 |
| Vehicul greu de marfă având o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat între 18 și 32 de tone sau având patru axe | Euro 0 | 27,8 | 15,8 |
| | Euro I | 20,4 | 11,3 |
| | Euro II | 20,4 | 11,2 |
| | Euro III | 16,3 | 8,9 |
| | Euro IV | 11,8 | 6,0 |
| | Euro V | 6,6 | 3,4 |
| | Euro VI | 3,1 | 0,8 |
| | mai puțin poluant decât Euro VI, inclusiv vehicule cu emisii zero | 2,5 | 0,3 |

| Clasa vehiculului | cenți/vehicul-kilometru | Suburban ⁽¹⁾ | Interurban ⁽²⁾ |
|--|---|-------------------------|---------------------------|
| Vehicul greu de marfă având o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat de peste 32 de tone sau având cinci sau mai multe axe | Euro 0 | 33,5 | 19,4 |
| | Euro I | 25,0 | 14,1 |
| | Euro II | 24,9 | 13,9 |
| | Euro III | 20,1 | 11,1 |
| | Euro IV | 14,2 | 7,5 |
| | Euro V | 7,6 | 3,8 |
| | Euro VI | 3,4 | 0,8 |
| | mai puțin poluant decât Euro VI, inclusiv vehicule cu emisii zero | 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.

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. În cazul în care există dovezi științifice pentru un factor mai ridicat pentru zonele montane sau în jurul aglomerărilor urbane, această valoare de referință poate fi mărită pe baza unei justificări detaliate.”

6. Următoarea anexă se adaugă la Directiva 1999/62/CE:

„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 maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat sub 12 tone sau având două axe | Clasa 1 de emisii de CO ₂ | Euro 0 | 4,5 |
| | | Euro I | 4,0 |
| | | Euro II | |
| | | Euro III | |
| | | Euro IV | |
| | | Euro V | |
| | Euro VI | | |
| | Clasa 2 de emisii de CO ₂ | | 3,8 |
| | Clasa 3 de emisii de CO ₂ | | 3,6 |
| | Vehicul cu emisii scăzute | | 2,0 |
| | Vehicul cu emisii zero | | 0 |

| Clasa vehiculului | | cenți/vehicul-kilometru | Drumuri interurbane (inclusiv autostrăzi) |
|---|--------------------------------------|-------------------------|---|
| Vehicul greu de marfă având o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat între 12 și 18 tone sau având trei axe | Clasa 1 de emisii de CO ₂ | Euro 0 | 6,0 |
| | | Euro I | 5,2 |
| | | Euro II | |
| | | Euro III | |
| | | Euro IV | 5,0 |
| | | Euro V | |
| | Euro VI | | |
| | Clasa 2 de emisii de CO ₂ | | 4,8 |
| Clasa 3 de emisii de CO ₂ | | 4,5 | |
| Vehicul cu emisii scăzute | | 2,5 | |
| Vehicul cu emisii zero | | 0 | |
| Vehicul greu de marfă având o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat între 18 și 32 de tone sau având patru axe | Clasa 1 de emisii de CO ₂ | Euro 0 | 7,9 |
| | | Euro I | 6,9 |
| | | Euro II | |
| | | Euro III | |
| | | Euro IV | 6,7 |
| | | Euro V | |
| | Euro VI | | |
| | Clasa 2 de emisii de CO ₂ | | 6,4 |
| | Clasa 3 de emisii de CO ₂ | | 6,0 |
| | Vehicul cu emisii scăzute | | 3,4 |
| | Vehicul cu emisii zero | | 0 |

| Clasa vehiculului | | cenți/vehicul-kilometru | Drumuri interurbane (inclusiv autostrăzi) |
|--|--------------------------------------|-------------------------|---|
| Vehicul greu de marfă având o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat de peste 32 de tone sau având cinci sau mai multe axe | Clasa 1 de emisii de CO ₂ | Euro 0 | 9,1 |
| | | Euro I | 8,1 |
| | | Euro II | |
| | | Euro III | |
| | | Euro IV | 8,0 |
| | | Euro V | |
| | Euro VI | | |
| | Clasa 2 de emisii de CO ₂ | | 7,6 |
| | Clasa 3 de emisii de CO ₂ | | 7,2 |
| | Vehicul cu emisii scăzute | | 4,0 |
| Vehicul cu emisii zero | | 0 | |

”.

7. În anexa IV la Directiva 1999/62/CE, tabelul „Combinății de vehicule (vehicule articulate și autotrenuri)” se înlocuiește cu următorul tabel:

„Combinății 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 maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat (în tone) | | Numărul de axe și masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat (în tone) | | |
| Mai mare sau egal cu | Mai mic decât | Mai mare sau egal cu | Mai mic decât | |
| 2 + 1 axe | | | | |
| 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 | |

| 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 maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat (în tone) | | Numărul de axe și masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat (în tone) | | |
| Mai mare sau egal cu | Mai mic decât | Mai mare sau egal cu | Mai mic decât | |
| 2 + 2 axe | | | | |
| 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 | | | |
| 2 + 3 axe | | | | II |
| 36 | 38 | 36 | 38 | |
| 38 | 40 | | | |
| | | 38 | 40 | III |
| 2 + 4 axe | | | | II |
| 36 | 38 | 36 | 38 | |
| 38 | 40 | | | |
| | | 38 | 40 | III |
| 3 + 1 axe | | | | II |
| 30 | 32 | 30 | 32 | |
| 32 | 35 | | | |
| | | 32 | 35 | III |

| 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 maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat (în tone) | | Numărul de axe și masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat (în tone) | | |
| Mai mare sau egal cu | Mai mic decât | Mai mare sau egal cu | Mai mic decât | |
| 3 + 2 axe | | | | II |
| 36 | 38 | 36 | 38 | |
| 38 | 40 | | | |
| | | 38 | 40 | III |
| | | 40 | 44 | |
| 40 | 44 | | | |
| 3 + 3 axe | | | | |
| 36 | 38 | 36 | 38 | I |
| 38 | 40 | | | |
| | | 38 | 40 | II |
| 40 | 44 | 40 | 44 | |
| 7 axe | | | | |
| 40 | 50 | 40 | 50 | II |
| 50 | 60 | 50 | 60 | III |
| 60 | | 60 | | |
| Cel puțin 8 axe | | | | |
| 40 | 50 | 40 | 50 | I |
| 50 | 60 | 50 | 60 | II |
| 60 | | 60 | | III |

”.

8. Următoarele anexe se adaugă la Directiva 1999/62/CE:

„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 ca «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.

Înainte de a pune în aplicare o taxă de congestioneare, statul membru publică, în timp util, toate elementele următoare:

- (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 congestioneare 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 congestioneării, precum și soluțiile de atenuare a acestor riscuri.

În cazul în care un stat membru intenționează să aplice taxe de congestioneare mai mari decât valorile de referință prevăzute în anexa VI, acesta notifică Comisiei următoarele:

- (i) situarea drumurilor care fac obiectul unor taxe de congestioneare;

- (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 congestiare.

Valorile de referință prevăzute în tabelul de mai jos se aplică vehiculelor ușoare. Taxa de congestiare pentru alte categorii de vehicule se stabilește prin înmulțirea taxei aplicate vehiculelor ușoare cu coeficienții de echivalență prevăzuți în tabelul din anexa V.

Tabel

Valorile de referință ale taxei de congestiare 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 7gb alineatul (1) litera (b).

Tabel

Criteriile de performanță privind emisiile de poluanți pentru vehiculele ușoare

| Taxa de trecere și taxa de utilizare | cu 5-15 % mai mică decât tariful cel mai mare | cu 15-25 % mai mică decât tariful cel mai mare | cu 25-35 % mai mică decât tariful cel mai mare | cu până la 75 % mai mică decât tariful cel mai mare |
|--------------------------------------|---|--|---|---|
| Performanța privind emisiile | Euro-6d-temp-x | Euro-6d-x | Valorile maxime declarate 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 în appendicele la anexa VIII la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/683 al Comisiei*.

* Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/683 al Comisiei din 15 aprilie 2020 pentru punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele administrative pentru omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (JO L 163, 26.5.2020, p. 1).”
