



UNIUNEA EUROPEANĂ

PARLAMENTUL EUROPEAN

CONSILIUL

Bruxelles, 14 octombrie 2026
(OR. en)

2023/0134(COD)

PE-CONS 58/26

TRANS 507
ENV 958
FIN 1086
CODEC 1466

ACTE LEGISLATIVE ȘI ALTE INSTRUMENTE

Subiect: DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI de
modificare a Directivei 1999/62/CE în ceea ce privește variația taxelor
pentru vehiculele grele în funcție de emisiile lor de CO₂ și de clarificare și
simplificare a anumitor dispoziții

DIRECTIVA (UE) 2026/...
A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din ...

**de modificare a Directivei 1999/62/CE în ceea ce privește variația taxelor
pentru vehiculele grele în funcție de emisiile lor de CO₂
și de clarificare și simplificare a anumitor dispoziții**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizele Comitetului Economic și Social European¹,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară²,

¹ JO C, C/2023/874, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj>
și JO C, C/2026/880, 27.2.2026, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2026/880/oj>.

² Poziția Parlamentului European din 7 octombrie 2026 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial)
și Decizia Consiliului din

întrucât:

- (1) Directiva (UE) 2022/362 a Parlamentului European și a Consiliului³, care a modificat Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁴, a consolidat principiile „poluatorul plătește” și „utilizatorul plătește” prin introducerea taxării obligatorii pentru anumite vehicule în funcție de emisiile lor de CO₂, fie prin variația taxelor de utilizare a infrastructurii și a taxelor de utilizare în funcție de emisiile de CO₂ ale vehiculelor, fie prin aplicarea unei taxe bazate pe costurile externe pentru emisiile de CO₂.

³ Directiva (UE) 2022/362 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 (JO L 69, 4.3.2022, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

⁴ Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1999 privind taxarea vehiculelor pentru utilizarea infrastructurilor rutiere (JO L 187, 20.7.1999, p. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

- (2) Este oportun să se clarifice și să se simplifice anumite dispoziții ale Directivei 1999/62/CE pentru a reflecta modificările pe care Regulamentul (UE) 2024/1610 al Parlamentului European și al Consiliului⁵ le aduce Regulamentului (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului⁶, precum și modificările pe care Regulamentul (UE) 2022/1379 al Comisiei⁷ le aduce Regulamentului (UE) 2017/2400 al Comisiei⁸.

-
- ⁵ Regulamentul (UE) 2024/1610 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 mai 2024 de modificare a Regulamentului (UE) 2019/1242 în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi și integrarea obligațiilor de raportare, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 și de abrogare a Regulamentului (UE) 2018/956 (JO L, 2024/1610, 6.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).
- ⁶ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).
- ⁷ Regulamentul (UE) 2022/1379 al Comisiei din 5 iulie 2022 de modificare a Regulamentului (UE) 2017/2400 în ceea ce privește determinarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil ale camioanelor medii și grele și ale autobuzelor grele, precum și cu privire la introducerea vehiculelor electrice și a altor tehnologii noi (JO L 212, 12.8.2022, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).
- ⁸ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

- (3) Prezenta directivă ar trebui să clarifice data de la care se aplică obligația de a varia taxele rutiere în funcție de emisiile de CO₂ ale unui subgrup de vehicule. Prin urmare, prezenta directivă ar trebui să se refere în mod consecvent la publicarea nivelului de referință al emisiilor de CO₂ pentru un subgrup de vehicule, adoptat în conformitate cu articolul 11 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2019/1242. De asemenea, prezenta directivă ar trebui să acorde suficient timp de punere în aplicare autorităților naționale și furnizorilor de servicii de taxare rutieră pentru a clasifica vehiculele din subgrupurile respective în clase de emisii de CO₂. Statele membre ar trebui să dispună de cel puțin 12 luni pentru a pune în aplicare variația taxelor rutiere pentru subgrupurile de vehicule noi după publicarea nivelurilor de referință ale emisiilor de CO₂ ale acestora. Din motive de previzibilitate și simplificare, o astfel de variație ar trebui să se aplice întotdeauna fie de la data de 1 iulie a anului care urmează anului publicării nivelului de referință al emisiilor de CO₂ ale noilor subgrupuri de vehicule, dacă respectiva publicare a avut loc înainte de data de 1 iulie, fie de la data de 1 ianuarie a celui de al doilea an care urmează anului publicării nivelului de referință al emisiilor de CO₂ ale noilor subgrupuri de vehicule, dacă respectiva publicare a avut loc la data de 1 iulie sau după această dată. În ceea ce privește subgrupurile de vehicule care făceau inițial obiectul Regulamentului (UE) 2019/1242, obligația de a varia taxele rutiere se aplică începând cu 13 mai 2023, adică la doi ani de la data publicării Deciziei de punere în aplicare (UE) 2021/781 a Comisiei⁹.

⁹ Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/781 a Comisiei din 10 mai 2021 privind publicarea unei liste cuprinzând anumite valori ale emisiilor de CO₂ per producător, precum și a mediei emisiilor specifice de CO₂ pentru toate vehiculele grele noi înmatriculate în Uniune și a nivelului de referință al emisiilor de CO₂ în temeiul Regulamentului (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului pentru perioada de raportare a anului 2019 (JO L 167, 12.5.2021, p. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

- (4) Prezenta directivă ar trebui să clarifice data de la care se aplică ajustările nivelului de referință al emisiilor de CO₂ adoptate în temeiul articolului 11 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2019/1242. Statele membre ar trebui să dispună de cel puțin 12 luni pentru a pune în aplicare nivelul de referință al emisiilor de CO₂ ajustat. Din motive de previzibilitate și simplificare, nivelul de referință al emisiilor de CO₂ ajustat ar trebui să se aplice întotdeauna fie de la data de 1 iulie a anului care urmează anului publicării acestuia, dacă respectiva publicare a avut loc înainte de data de 1 iulie, fie de la data de 1 ianuarie a celui de al doilea an care urmează anului publicării acestuia, dacă respectiva publicare a avut loc la data de 1 iulie sau după această dată. Cu toate acestea, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/2545 al Comisiei¹⁰ a ajustat nivelul de referință al emisiilor de CO₂ pentru subgrupurile de vehicule 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD și 10-LH, începând cu perioada de raportare 2025. Definiția „traectoriei de reducere a emisiilor”, astfel cum a fost introdusă prin Directiva (UE) 2022/362, prevede că valorile ajustate se aplică începând cu perioada de raportare care începe după data aplicării actului care conține valorile ajustate respective. Prin urmare, acestea se aplică de la 1 iulie 2026 și, pentru a asigura securitatea juridică, data de 1 iulie 2026 ar trebui să fie menținută în mod explicit ca dată a aplicării.

¹⁰ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/2545 al Comisiei din 15 decembrie 2025 de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2025/2335 prin stabilirea nivelului de referință ajustat al emisiilor de CO₂ și prin specificarea metodologiei de definire a autovehiculelor reprezentative (JO L, 2025/2545, 16.12.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2545/oj).

- (5) Prezenta directivă ar trebui să păstreze sensul definiției „traietorie de reducere a emisiilor” din Directiva 1999/62/CE, astfel cum a fost introdusă prin Directiva (UE) 2022/362. Regulamentul (UE) 2024/1610 a modificat Regulamentul (UE) 2019/1242 prin introducerea unui obiectiv de reducere a emisiilor de CO₂ cu 43 % până în 2030. Respectiva modificare afectează panta traietoriei de reducere a emisiilor definită în Directiva 1999/62/CE pentru anii până în 2030 inclusiv. Prin urmare, anumite praguri pentru clasele de emisii de CO₂ pentru anii până în 2030 inclusiv sunt mai stricte decât pragurile pentru 2031 și anii următori. Forma rezultată a traietoriei de reducere a emisiilor nu a fost o consecință intenționată a adoptării Regulamentului (UE) 2024/1610. Prin urmare, forma inițială a traietoriei de reducere a emisiilor ar trebui să fie reintrodusă prin modificarea Directivei 1999/62/CE pentru a stabili un obiectiv de reducere a emisiilor de CO₂ cu 30 % până în 2030. Până la aplicarea respectivei modificări, este posibil ca anumite vehicule să fie clasificate într-o clasă de emisii de CO₂ utilizând o traietorie de reducere a emisiilor bazată pe un obiectiv de reducere a emisiilor de CO₂ cu 43 % până în 2030. În vederea asigurării egalității de tratament cu vehiculele care sunt clasificate într-o clasă de emisii de CO₂ după intrarea în vigoare a prezentei directive, statele membre ar trebui să reclasifice vehiculele respective a căror clasificare se bazează pe obiectivul de 43 %, utilizând o traietorie de reducere a emisiilor bazată pe un obiectiv de reducere a emisiilor de CO₂ cu 30 % până în 2030. Pentru a se asigura că vehiculele aparțin aceleiași clase de emisii de CO₂ indiferent de locul din Uniune în care circulă, statele membre ar trebui să aplice reclasificarea respectivă de la aceeași dată, și anume ultima dată de transpunere a prezentei directive.

- (6) Prezenta directivă ar trebui să clarifice modul de clasificare în clase de emisii de CO₂ a vehiculelor însoțite de un dosar cu informații pentru client astfel cum este definit în Regulamentul (UE) 2017/2400 și înmatriculate pentru prima dată înainte de data de începere a traiectoriei de reducere a emisiilor. Pentru subgrupurile de vehicule cu perioada de referință 2021 sau 2025, astfel cum se stabilește în Regulamentul (UE) 2019/1242, există o discrepanță între data la care încep traiectoriile lor de reducere a emisiilor și termenul până la care, în cazul vehiculelor noi, producătorii trebuie să furnizeze un dosar cu informații pentru client, emis în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/2400. Data de începere a traiectoriei de reducere a emisiilor pentru un subgrup de vehicule este prima zi a perioadei de referință pentru subgrupul de vehicule respectiv, astfel cum se prevede în anexa I la Regulamentul (UE) 2019/1242. Termenul până la care producătorii trebuie să furnizeze dosarul cu informații pentru client pentru vehiculele noi dintr-un subgrup de vehicule este prevăzut în Regulamentul (UE) 2017/2400. Pentru respectivele subgrupuri de vehicule, termenul până la care producătorii urmează să furnizeze dosarul cu informații pentru client precedă data de începere a traiectoriei de reducere a emisiilor.
- Directiva 1999/62/CE nu indică modul de clasificare în clase de emisii de CO₂ a vehiculelor care au fost înmatriculate pentru prima dată înainte de data de începere a traiectoriei de reducere a emisiilor. Statele membre ar trebui să clasifice într-o clasă de emisii de CO₂ vehiculele pentru care proprietarul poate furniza dovezi privind emisiile de CO₂ ale vehiculului într-un dosar cu informații pentru client. Pragurile claselor de emisii de CO₂ înainte de data de începere a traiectoriei de reducere a emisiilor sunt cele din primul an al traiectoriei de reducere a emisiilor.

- (7) Prezenta directivă ar trebui să clarifice modul de clasificare a vehiculelor de uz specific în clase de emisii de CO₂. Regulamentul (UE) 2019/1242 face distincție între vehiculele de uz specific, cum sunt vehiculele utilizate pentru colectarea gunoiului sau pentru lucrări de construcții, și alte tipuri de vehicule. Respectivetele vehicule de uz specific sunt responsabile pentru aproximativ 2 % din emisiile din sectorul vehiculelor grele și sunt folosite în principal în orașe. În urma adoptării Regulamentului (UE) 2024/1610, vehiculele de uz specific sunt identificate ca atare numai după prima lor înmatriculare. Prin urmare, dosarul cu informații pentru client al unui vehicul nou nu furnizează informații cu privire la natura specifică a vehiculului. Așadar, vehiculele de uz specific nu pot fi recunoscute ca aparținând unui subgrup de uz specific atunci când sunt clasificate într-o clasă de emisii de CO₂. Din motive obiective și practice, vehiculele de uz specific ar trebui să fie tratate ca aparținând subgrupului corespunzător de vehicule nespecifice în sensul Directivei 1999/62/CE.

- (8) Modernizarea, care înseamnă, în general, modificarea caracteristicilor tehnice ale unui vehicul după prima înmatriculare, inclusiv modificări fizice sau ale software-ului, ar putea contribui la reducerea emisiilor vehiculului sau ar putea afecta performanța acestuia privind emisiile. Cadrul juridic actual nu permite determinarea emisiilor de CO₂ ale vehiculelor modernizate. Pentru a permite clasificarea vehiculelor modernizate în clase de emisii de CO₂, ținând seama de efectul procesului de modernizare, Comisia ar trebui să evalueze opțiunile de determinare a emisiilor de CO₂ ale vehiculelor modernizate, ținând seama de posibilele efecte asupra aplicării și eficacității Regulamentului (UE) 2019/1242, și, după caz, ar trebui să prezinte o propunere de modificare a prezentei directive. În absența unor astfel de norme generale privind determinarea emisiilor de CO₂ ale vehiculelor modernizate, prezenta directivă ar trebui să clarifice modul de clasificare în clase de emisii de CO₂ a vehiculelor cu emisii zero care au făcut obiectul unui proces de modernizare. Regulamentul (UE) 2019/1242 stabilește obiective pentru producători de reducere a emisiilor de CO₂ ale vehiculelor grele noi. În temeiul regulamentului respectiv, producătorii beneficiază în special de introducerea pe piață a vehiculelor cu emisii zero. Directiva 1999/62/CE sprijină cererea pentru respectivele vehicule acordând reduceri de taxe de utilizare a infrastructurii și de taxe de utilizare în conformitate cu clasa 5 de emisii de CO₂. Un dezavantaj actual al vehiculelor cu emisii zero este faptul că acestea au o autonomie de funcționare mai mică decât vehiculele convenționale.

Pentru a mări autonomia de funcționare a unui vehicul cu emisii zero, este posibilă modernizarea vehiculului cu emisii zero prin înlocuirea unui ansamblu de baterii cu un generator pe bază de combustibil. Vehiculele supuse acestui proces de modernizare devin astfel vehicule hibride. În temeiul Directivei 1999/62/CE, vehiculele sunt clasificate în clase de emisii de CO₂ conform documentației vehiculului, furnizate de producători înainte de prima înmatriculare a vehiculului. Aceasta înseamnă că, în temeiul cadrului legislativ actual, astfel de vehicule modernizate ar continua să beneficieze de taxe reduse în conformitate cu clasa 5 de emisii de CO₂, deși utilizează un generator pe bază de combustibil. Cu toate acestea, continuarea avantajului respectiv denaturează piața transportului rutier de mărfuri în detrimentul operatorilor care utilizează vehicule cu emisii zero care nu au fost modernizate și nu reflectă reducerile efective de emisii pe durata de viață a unor astfel de vehicule modernizate în sensul Regulamentului (UE) 2019/1242. Prin urmare, pentru a se asigura că toate vehiculele sunt clasificate în clase de emisii de CO₂ pe baza rezultatelor simulatorului menționat în Regulamentul (UE) 2017/2400 (instrumentul de calcul al consumului de energie al vehiculului – VECTO), vehiculele cu emisii zero care au fost modernizate cu un motor alimentat cu combustibil ar trebui să fie tratate în temeiul Directivei 1999/62/CE ca aparținând clasei 1 de emisii de CO₂.

- (9) Prezenta directivă ar trebui să clarifice modul în care vehiculele cu dublă alimentare sunt clasificate în clase de emisii de CO₂. Regulamentul (UE) 2017/2400 impune producătorilor să emită un dosar cu informații pentru client pentru vehiculele cu dublă alimentare începând cu 1 ianuarie 2024. Însă unele vehicule cu dublă alimentare au fost înmatriculate înainte de această dată fără a avea un dosar cu informații pentru client. Vehiculele care au fost înmatriculate pentru prima oară înainte de respectiva dată nu pot avea acces la tarife mai avantajoase și ar putea suferi un dezavantaj concurențial în raport cu vehiculele similare care au fost înmatriculate la o dată ulterioară. Producătorii au opțiunea de a determina emisiile de CO₂ ale unui vehicul care a fost deja înmatriculat prin efectuarea unei noi simulări care să țină seama de cele mai recente cerințe ale Regulamentului (UE) 2017/2400. Statele membre ar trebui să accepte rezultatul unor astfel de simulări ca dovadă a emisiilor de CO₂ ale vehiculului. Comisia ar trebui să împiedice utilizarea rezultatelor simulărilor neautorizate prin supravegherea utilizarea respectivei opțiuni de către producători. Prin urmare, un producător care decide să utilizeze respectiva opțiune ar trebui să notifice intenția sa Comisiei. Statele membre ar trebui să accepte un document care conține astfel de rezultate ale simulării numai dacă acesta este primit direct de la un producător în format digital, deoarece este mai puțin vulnerabil la fraudă, și dacă producătorului respectiv i-a fost adresată o decizie pozitivă a Comisiei.

- (10) Directiva 1999/62/CE prevede extinderea domeniului său de aplicare pentru a include subgrupurile de vehicule care intră sub incidența Regulamentului (UE) 2017/2400, dar care nu intră încă sub incidența Regulamentului (UE) 2019/1242. Cu toate acestea, Regulamentul (UE) 2024/1610 a extins domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2019/1242 pentru a corespunde domeniului de aplicare al Regulamentului (UE) 2017/2400. Prin urmare, dispozițiile relevante ale Directivei 1999/62/CE au devenit caduce și ar trebui să fie eliminate pentru a simplifica textul directivei respective.
- (11) Directiva (UE) 2022/362 a introdus o variație a taxelor de utilizare a infrastructurii și a taxelor de utilizare pentru vehicule în funcție de clasa lor de emisii de CO₂, drept contribuție la reducerea emisiilor de CO₂ în transportul rutier. Pentru a promova introducerea vehiculelor cu emisii zero, statele membre au avut permisiunea de a scuti temporar de taxe rutiere vehiculele cu emisii zero. Pentru a completa o astfel de măsură, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a oferi o reducere adecvată pentru vehiculele cu emisii scăzute în ceea ce privește taxele de utilizare a infrastructurii sau taxele de utilizare. Pentru a asigura complementaritatea dintre măsurile de sprijinire a cererii de vehicule cu emisii zero și de vehicule cu emisii scăzute, posibilitatea respectivă ar trebui să fie disponibilă numai prin coroborare cu măsurile aplicate vehiculelor cu emisii zero și, după 30 iunie 2031, ar trebui să fie limitată la nivelul reducerii maxime stabilite de 50 %.

- (12) Deși remorcile eficiente sunt capabile să reducă emisiile de CO₂ ale vehiculelor convenționale și pot crește autonomia vehiculelor, prezenta directivă nu oferă un temei juridic care să permită statelor membre să ia în considerare caracteristicile remorcilor atunci când stabilesc tarifele taxelor de trecere. Comisia ar trebui să evalueze opțiunile de punere în aplicare a variației tarifelor în funcție de caracteristicile remorcilor. Astfel de opțiuni de punere în aplicare ar trebui să necesite un efort minim din partea operatorilor de transport și ar trebui să poată fi introduse în sistemele de taxare existente într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor. Comisia ar trebui să ia în considerare diferitele tehnologii și echipamente disponibile pe piață, inclusiv modernizarea parcurilor de remorci existente, precum și reducerea totală a consumului de energie ca urmare a utilizării respectivelor tehnologii și echipamente. Comisia ar trebui să țină seama în mod corespunzător de rezultatele oricăror proiecte-pilot în domeniul respectiv și ar trebui să ia în considerare sarcina administrativă, constrângerile operaționale, parametrii economici ai tehnologiilor de pe piață și raportul cost-eficacitate.

- (13) Mecanismele de cooperare dintre statele membre privind schimbul de date referitoare la parametrii de clasificare a vehiculelor pot simplifica procesele administrative și pot facilita recunoașterea reciprocă. Prin urmare, Comisia ar trebui să coordoneze activitatea în cadrul unui grup de experți pentru a identifica și a promova schimbul de bune practici și pentru a face sugestii pentru o abordare comună. În cadrul respectivei activități, ar trebui să fie evaluată oportunitatea utilizării mecanismelor existente, cum ar fi certificatul electronic de conformitate al vehiculului, schimbul de informații în temeiul Directivei (UE) 2019/520 a Parlamentului European și a Consiliului¹¹ și schimbul de informații privind datele referitoare la înmatricularea vehiculelor.
- (14) Întrucât obiectivele prezentei directive, și anume asigurarea aplicării consecvente în întreaga Uniune a normelor de clasificare a vehiculelor grele în clasele de emisii de CO₂ și a normelor privind variația în consecință a taxelor de utilizare a infrastructurii și a taxelor de utilizare, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre dar, având în vedere amploarea sau efectele acțiunii lor, acestea pot fi realizate 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 obiectivelor respective.
- (15) Prin urmare, Directiva 1999/62/CE ar trebui să fie modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

¹¹ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>).

Articolul 1

Directiva 1999/62/CE se modifică după cum urmează:

1. Articolul 2 alineatul (1) se modifică după cum urmează:

(a) punctul 28 se înlocuiește cu următorul text:

„28. «emisiile de CO₂» ale unui vehicul greu înseamnă emisiile specifice de CO₂ ale acestuia (gCO₂/t-km), dacă este un vehicul greu de marfă, sau emisiile specifice de CO₂ ale acestuia (gCO₂/p-km), dacă este un autocar sau un autobuz, astfel cum sunt furnizate în dosarul său cu informații pentru client prevăzut în partea II a anexei IV la Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei*;

* 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).”;

(b) la punctul 29, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) un «autovehicul greu» astfel cum este menționat la articolul 3 punctul 11 literele (a) sau (b) din Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului*;¹ sau

* 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).”;

(c) punctul 30 se înlocuiește cu următorul text:

„30. «vehicul greu cu emisii scăzute» înseamnă un vehicul greu cu emisii scăzute, în sensul definiției de la articolul 3 punctul 12 din Regulamentul (UE) 2019/1242;”;

(d) punctul 35 se înlocuiește cu următorul text:

„35. «grupă de vehicule» înseamnă o grupă de vehicule, astfel cum este menționată la articolul 4 primul paragraf din Regulamentul (UE) 2017/2400;”;

(e) punctul 37 se înlocuiește cu următorul text:

„37. «traietorie de reducere a emisiilor» a unui subgrup de vehicule (sg) înseamnă o traietorie de reducere a emisiilor de CO₂ pentru vehicule grele de marfă (ET_{sg,Y}) sau pentru autobuze și autocare (ET_{p_{sg},Y}), determinată în conformitate cu punctul 5.1.2.1 din anexa I la Regulamentul (UE) 2019/1242 și ajustată după cum urmează:

(a) pentru anii $Y \leq 2030$, obiectivul de reducere a emisiilor de CO₂ pentru 2030 ($rf_{sg,Y}$ sau $rfp_{sg,Y}$, unde $Y=2030$) este de 30 %; și

(b) pentru anii $Y > 2030$, factorul pentru obiectiv (RET_{sg,Y} sau RET_{p_{sg},Y}) este de 0,7;”;

(f) punctul 38 se înlocuiește cu următorul text:

„38. «nivel de referință al emisiilor de CO₂» înseamnă nivelul de referință al emisiilor de CO₂, în sensul definiției de la articolul 3 punctul 1 din Regulamentul (UE) 2019/1242;”.

2. La articolul 2 alineatul (2), partea introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„(2) În sensul alineatului (1) punctul 3:”.

3. Articolul 7ga se modifică după cum urmează:

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

„(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 care intră sub incidența Regulamentului (UE) 2019/1242 în urma publicării nivelului de referință al emisiilor de CO₂ ale subgrupurilor de vehicule respective, în conformitate cu articolul 11 alineatul (1) din regulamentul menționat. Variația respectivă se aplică fie de la data de 1 iulie a anului următor anului unei astfel de publicări, dacă publicarea a avut loc înainte de data de 1 iulie, fie de la data de 1 ianuarie a celui de al doilea an care urmează anului unei astfel de publicări, dacă publicarea a avut loc la data de 1 iulie sau după această dată. Cu toate acestea, pentru subgrupurile de vehicule 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD și 10-LH, statele membre aplică variația respectivă cel târziu de la 13 mai 2023.

Statele membre aplică nivelul de referință al emisiilor de CO₂, astfel cum a fost ajustat în temeiul articolului 11 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2019/1242, fie de la data de 1 iulie a anului care urmează anului publicării nivelului de referință al emisiilor de CO₂ ajustat, dacă publicarea a avut loc înainte de 1 iulie, fie de la data de 1 ianuarie a celui de al doilea an care urmează anului unei astfel de publicări, dacă publicarea a avut loc la data de 1 iulie sau după această dată. Cu toate acestea, pentru subgrupurile de vehicule 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD și 10-LH, statele membre aplică nivelul de referință al emisiilor de CO₂, astfel cum a fost ajustat, începând de la 1 iulie 2026.

Fără a aduce atingere reducerii tarifelor prevăzute la alineatul (3) de la prezentul articol, statele membre pot să prevadă tarife reduse pentru taxele de utilizare a infrastructurii sau pentru taxele de utilizare ori scutiri de la obligația de a plăti taxele de utilizare a infrastructurii sau taxele de utilizare pentru vehiculele cu emisii zero din orice grupă de vehicule în perioada 24 martie 2022-30 iunie 2031. În respectiva perioadă, cu condiția să existe o scutire de la obligația de a plăti taxe de utilizare a infrastructurii sau taxe de utilizare pentru vehiculele cu emisii zero, statele membre pot aplica o reducere adecvată a tarifului pentru taxele de utilizare a infrastructurii sau pentru taxele de utilizare pentru vehiculele cu emisii scăzute, care este limitată la 75 % în raport cu taxa aplicabilă vehiculelor din clasa 1 de emisii de CO₂, astfel cum se prevede la alineatul (2) de la prezentul articol. Începând cu 1 iulie 2031, reducerile pentru vehiculele cu emisii zero sunt limitate la 75 % în raport cu taxa aplicabilă vehiculelor din clasa 1 de emisii de CO₂. Începând cu 1 iulie 2031, reducerea tarifului pentru taxele de utilizare a infrastructurii sau pentru taxele de utilizare pentru vehiculele cu emisii scăzute pot fi aplicate numai dacă există o reducere mai mare de tarife pentru vehiculele cu emisii zero și este limitată la 50 % în raport cu taxa aplicabilă vehiculelor din clasa 1 de emisii de CO₂.”;

(b) la alineatul (2) se adaugă următoarele paragrafe:

„Statele membre se asigură că vehiculele care au fost clasificate în clasa 1 sau 2 de emisii de CO₂ utilizând o traiectorie de reducere a emisiilor bazată pe un obiectiv de reducere a emisiilor de CO₂ cu 43 % pentru 2030 sunt reclassificate, utilizând o traiectorie de reducere a emisiilor bazată pe un obiectiv de reducere a emisiilor de CO₂ cu 30 % pentru 2030.

Statele membre consideră eligibile pentru clasificarea într-o clasă de emisii de CO₂ toate vehiculele pentru care utilizatorul drumurilor poate furniza dovezi ale emisiilor de CO₂ într-un dosar cu informații pentru client emis în conformitate cu articolul 9 din Regulamentul (UE) 2017/2400. În cazul în care data primei înmatriculări a unui vehicul este anterioară datei de începere a traiectoriei de reducere a emisiilor a subgrupului de vehicule din care face parte vehiculul, pentru subgrupul respectiv se aplică valorile din primul an al traiectoriei de reducere a emisiilor.

Statele membre tratează vehiculele de uz specific, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 9 din Regulamentul (UE) 2019/1242, ca vehicule care aparțin subgrupului corespunzător de vehicule nespecifice.

Statele membre nu aplică taxe reduse în conformitate cu clasa 5 de emisii de CO₂ vehiculelor cu emisii zero care au fost supuse unui proces de modernizare cu un motor alimentat cu combustibil care generează energie electrică sau care contribuie la propulsia vehiculului. În schimb, statele membre aplică taxele în conformitate cu clasa 1 de emisii de CO₂.

Producătorii de vehicule pot utiliza simulatorul prevăzut la articolul 5 din Regulamentul (UE) 2017/2400 pentru a determina emisiile de CO₂ ale unui vehicul cu dublă alimentare, astfel cum este definit la articolul 3 punctul 21 din Regulamentul (UE) 2017/2400, după data de producție a acestuia, în cazul în care data de producție a vehiculului respectiv este anterioară datei de 1 ianuarie 2024. Un producător care intenționează să utilizeze respectiva opțiune notifică Comisiei intenția sa de a face acest lucru, iar Comisia decide dacă producătorul respectiv poate utiliza simulatorul în scopul prevăzut la prezentul paragraf și îi comunică decizia sa producătorului respectiv. Pentru clasificarea unui vehicul într-o clasă de emisii de CO₂, statele membre acceptă simularea furnizată de producători ca dovadă a emisiilor de CO₂ ale unui vehicul, cu condiția ca producătorul în cauză să transmită statului membru în cauză rezultatele simulării respective în mod direct și în format digital, împreună cu decizia Comisiei comunicată producătorului respectiv.”;

- (c) alineatul (7) se elimină;

(d) se adaugă următorul alineat:

„(12) Până la 30 iunie 2029, Comisia evaluează următoarele opțiuni:

- (a) să permită statelor membre să varieze tarifele taxelor de trecere în funcție de caracteristicile remorcilor, ținând seama de condițiile specifice din diferitele state membre, cum ar fi eterogenitatea parcurilor de remorci, diferitele tehnologii și echipamente de pe piață și reducerea totală a consumului de energie ca urmare a utilizării acestor tehnologii și echipamente; și
- (b) să determine emisiile de CO₂ ale autovehiculelor și remorcilor modernizate.

Comisia ia în considerare posibilele efecte ale opțiunilor menționate la primul paragraf de la prezentul alineat asupra aplicării și eficacității Regulamentului (UE) 2019/1242. Comisia ține seama în mod corespunzător de rezultatele oricăror proiecte-pilot în domeniul respectiv și ia în considerare sarcina administrativă, constrângerile operaționale, parametrii economici ai tehnologiilor de pe piață și raportul cost-eficacitate. Pe baza evaluării respective, Comisia poate prezenta, dacă este cazul, o propunere legislativă de modificare a prezentei directive.”

4. La articolul 8, alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(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) pentru subgrupurile de vehicule 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD și 10-LH este 25 martie 2025.”

5. La articolul 9b, se adaugă următorul paragraf:

„Pentru a facilita schimbul de informații privind vehiculele cu privire la parametrii de clasificare a vehiculelor astfel cum sunt definiți la articolul 2 punctul 17 din Directiva (UE) 2019/520, și pentru a acționa în direcția recunoașterii reciproce între statele membre în scopul clasificării vehiculelor și al asigurării respectării normelor, Comisia coordonează activitatea în cadrul grupului de experți menționat la articolul 9e alineatul (4) pentru a identifica și a promova schimbul de bune practici și pentru a face sugestii pentru o abordare comună.”

Articolul 2

- (1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 31 decembrie 2027. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Începând cu 1 ianuarie 2028, statele membre aplică măsurile necesare pentru a se conforma:

- (a) articolului 1 punctul 1 litera (e) din prezenta directivă; și
- (b) articolului 1 punctul 3 litera (b) din prezenta directivă în ceea ce privește adăugarea prin punctul respectiv al unui al treilea paragraf la articolul 7ga alineatul (2) din Directiva 1999/62/CE.

Atunci când statele membre adoptă dispozițiile respective, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de 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 3

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

Articolul 4

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la ..., ...

Pentru Parlamentul European
Președinta

Pentru Consiliu
Președintele