

Bruxelles, 28 octombrie 2022
(OR. en)

13790/22

**Dosar interinstituțional:
2017/0115(CNS)**

**FISC 205
ECOFIN 1061
TRANS 658**

NOTĂ

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Comitetul Représentanților Permanenți / Consiliul
Subiect:	Proiect de directivă de modificare a Directivei 1999/62/CE privind taxarea vehiculelor pentru utilizarea infrastructurilor rutiere, în ceea ce privește anumite dispoziții referitoare la taxarea vehiculelor grele de marfă – Acord politic

I. CONTEXT

1. La 31 mai 2017, Comisia emis propunerea sa de directivă a Consiliului de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri, în ceea ce privește anumite dispoziții referitoare la taxarea vehiculelor¹.
2. Comisia a prezentat propunerea împreună cu o altă propunere de modificare a Directivei 1999/62/CE în ceea ce privește taxele de trecere și taxele de utilizare², ca parte a primului pachet privind mobilitatea. Împreună, aceste două propuneri urmăresc să promoveze aplicarea taxării rutiere legate de distanța parcursă pentru a stimula operațiuni de transport rutier mai puțin poluante și mai eficiente.
3. Propunerea privind taxele de trecere și taxele de utilizare a vizat eliminarea treptată a taxelor în funcție de durată („viniete”) și extinderea principiului de taxare rutieră la mai multe vehicule, pe baza unor metodologii mai simple și mai ecologice pentru calcularea taxelor rutiere.

¹ Documentul 10175/17.

² Documentul 9672/17.

4. Obiectivul propunerii privind taxarea vehiculelor a fost de a acorda statelor membre o flexibilitate mai mare în ceea ce privește diminuarea taxelor pe vehiculele grele de marfă prin reducerea treptată a tarifelor minime ale taxei prevăzute în anexa la Directiva 1999/62/CE („Directiva privind eurovinieta”).
5. Deși Directiva privind eurovinieta a fost modificată de două ori înainte de 2017³, dispozițiile privind taxarea vehiculelor nu au fost modificate de la adoptarea directivei inițiale în 1999, valoarea nivelurilor minime cuprinse în anexa la aceasta erodându-se.
6. Între timp, majoritatea statelor membre au început să aplice taxe vehiculelor grele de marfă în funcție de distanța parcursă prin introducerea unor taxe de trecere. Cu toate acestea, ele sunt în continuare obligate să perceapă taxe pe vehiculele grele de marfă, taxe care, prin natura lor, nu reflectă nicio utilizare specifică a infrastructurii.
7. Comitetul European al Regiunilor și-a emis avizul cu privire la propunerea privind taxarea vehiculelor la 31 ianuarie 2018⁴, Comitetul Economic și Social European la 2 martie 2018⁵ și Parlamentul European la 4 iulie 2018⁶. Toate acestea sprijină obiectivul propunerii Comisiei.

II. LUCRĂRILE DIN CADRUL CONSILIULUI

8. În septembrie 2017, în timpul președinției estoniene a Consiliului, s-a decis ca ambele propuneri de modificare a Directivei privind eurovinieta să fie tratate ca un pachet în cadrul Grupului de lucru pentru transport terestru. Prin urmare, propunerea privind taxarea vehiculelor a fost prezentată în cadrul grupului de lucru respectiv la 23 octombrie 2017. Ulterior, lucrările asupra propunerii au fost stopate în așteptarea unor progrese în privința propunerii privind taxele de trecere și taxele rutiere.

³ Prin Directiva 2006/38/CE și Directiva 2011/76/UE.

⁴ Avizul Comitetului European al Regiunilor „Europa în mișcare: promovarea unor soluții de mobilitate neîntreruptă”, CDR3560/2017.

⁵ Avizul Comitetului Economic și Social European, EESC-2017-2888.

⁶ Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 4 iulie 2018 referitoare la propunerea de directivă a Consiliului de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri, în ceea ce privește anumite dispoziții referitoare la taxarea vehiculelor, P8_TA(2018)0289.

9. Între timp, discuțiile referitoare la propunerea privind taxele de trecere și taxele rutiere au avansat în cadrul trilogurilor. În 2021, Comitetul Reprezentanților Permanenți și Comisia pentru transport și turism (TRAN) a Parlamentului European au confirmat acordul la care s-a ajuns în cadrul trilogurilor și, la 17 ianuarie 2022, Parlamentul European a aprobat fără amendamente poziția în primă lectură a Consiliului. Actul a fost publicat ulterior în Jurnalul Oficial la 4 martie 2022⁷.
10. Întrucât propunerea privind taxele rutiere a fost adoptată, iar propunerea privind taxarea vehiculelor grele de marfă era încă în discuție, președinția cehă a decis să reia discuțiile cu privire la propunere în cadrul Grupului de lucru pentru chestiuni fiscale (WPTQ), ținând seama de temeiul juridic al propunerii (articolul 113 din TFUE) și de principalul subiect al propunerii (taxarea). Președinția a organizat reuniuni ale WPTQ cu privire la propunere la 15 septembrie și 7 octombrie 2022.
11. În cadrul primei reuniuni, Comisia și-a prezentat propunerea, încadrând-o în contextul primului pachet privind mobilitatea. Directiva în discuție este singura parte care nu a fost încă adoptată. Comisia a explicat că prevenirea reînmatriculării transfrontaliere a vehiculelor în funcție de taxe este asigurată prin instrumente din pachetul adoptat în 2020: Directiva privind detașarea conducătorilor auto⁸, Regulamentul privind durata de conducere, perioadele de repaus și tahograful⁹ și Regulamentul privind accesul la piața UE a transportului rutier de mărfuri¹⁰.

⁷ JO L 69, 4.3.2022, p. 1.

⁸ Directiva (UE) 2020/1057 de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier și de modificare a Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012, JO L 249, 31.7.2020, p. 49.

⁹ Regulamentul (UE) 2020/1054 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la duratele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor, JO L 249, 31.7.2020, p. 1.

¹⁰ Regulamentul (UE) 2020/1055 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009, (CE) nr. 1072/2009 și (UE) nr. 1024/2012 în vederea adaptării acestora la evoluțiile sectorului transportului rutier, JO L 249, 31.7.2020, p. 17.

12. În cadrul celei de a doua reuniuni, Comisia a furnizat cifre actualizate privind piața transportului rutier de mărfuri și explicații privind măsurile care au fost luate pentru a elimina practicile comerciale ilicite prin asigurarea faptului că operatorii de transport sunt cu adevărat stabiliți în statul membru în care își desfășoară activitățile principale. Cifrele prezentate arată că diminuarea tarifelor minime pentru taxarea vehiculelor grele de marfă ar avea un impact foarte scăzut asupra stimulentei pentru relocalizarea companiilor de camioane, ceea ce ar putea afecta bazele de impozitare ale statelor membre.
13. În plus, președinția cehă a prezentat un text de compromis, principalele caracteristici ale acestuia constând în posibilitatea de a reduce tarifele minime la zero de la intrarea în vigoare a directivei (eliminând reducerea treptată propusă de Comisie) și într-un considerent menit să reasigure statele membre că reducerea tarifelor minime lasă statelor membre o marjă largă de apreciere pentru a-și menține tarifele existente pentru taxarea vehiculelor grele de marfă.
14. Majoritatea statelor membre au salutat și au sprijinit textul de compromis al președinției și accentul pus de acesta pe asigurarea unui grad cât mai mare de flexibilitate. Unele state membre au exprimat îngrijorări cu privire la începerea aplicării directivei și la alinierea acesteia la Tratatul privind eurovinieta, cu privire la necesitatea de a menține anexa I în cazul în care tarifele ar fi reduse la zero, precum și cu privire la un posibil impact bugetar ca urmare a presiunii de a reduce tarifele naționale în contextul în care alte state membre le-au redus pe ale lor.
15. În consecință, în cadrul reuniunii Grupului de lucru pentru chestiuni fiscale (la nivel înalt), președinția a prezentat un text de compromis revizuit cu scopul de a răspunde îngrijorărilor exprimate de delegații. În special, intrarea în vigoare a fost amânată și a fost introdusă o clauză de revizuire. În pofida sprijinului larg de care s-a bucurat acest text în cadrul reuniunii, câteva delegații nu au fost încă în măsură să își retragă rezervele.
16. Ca răspuns la preocupările exprimate, președinția a decis să modifice data de aplicare a directivei, amânând-o până la 1 ianuarie 2026 în textul din anexa la prezenta notă.

III. CALEA DE URMAT

17. În acest context, Comitetul Reprezentanților Permanenți este invitat:

- să ajungă la un acord asupra textului care figurează în anexa la prezenta notă;
 - să propună Consiliului să ajungă la un acord politic asupra proiectului de directivă pe baza textului de compromis al președinției care figurează în anexa la prezenta notă.
-

2017/0115 (CNS)

Proiect de

DIRECTIVĂ A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 1999/62/CE privind taxarea vehiculelor pentru utilizarea infrastructurilor rutiere, în ceea ce privește anumite dispoziții referitoare la taxarea vehiculelor grele de marfă

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 113,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Parlamentului European¹¹,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹²,

hotărând în conformitate cu o procedură legislativă specială,

întrucât:

- (1) În Cartea sa albă din 28 martie 2011¹³, Comisia a stabilit un obiectiv de trecere 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.
- (2) Prin natura lor, taxele anuale pe vehiculele grele de marfă sunt plăți fără contrapartidă legate de faptul că vehiculul este înmatriculat pe numele contribuabilului în cursul unei anumite perioade de timp și, ca atare, nu reflectă o anumită utilizare a infrastructurii. Din motive similare, taxele pe vehiculele grele de marfă nu sunt eficiente atunci când este vorba de stimularea unor operațiuni mai puțin poluante și mai eficiente sau de reducerea congestiei.

¹¹ JO C [...], [...], p. [...].

¹² JO C [...], [...], p. [...].

¹³ Cartea 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” [COM(2011) 144 final].

- (3) Taxele de trecere, fiind direct legate de utilizarea drumurilor, sunt mult mai adecvate pentru atingerea acestor obiective. În conformitate cu articolul 7k din Directiva 1999/62/CE, statele membre care introduc taxe de trecere pot acorda o compensație corespunzătoare transportatorilor rutieri naționali.
- (4) Aplicarea taxelor pe vehiculele grele de marfă reprezintă un cost pe care industria trebuie să îl suporte deocamdată în orice caz, chiar dacă statele membre ar percepe taxe de trecere. Prin urmare, taxele pe vehiculele grele de marfă ar putea acționa ca un obstacol în calea introducerii de taxe de trecere.
- (5) Prin urmare, statelor membre ar trebui să li se acorde o flexibilitate mai mare în ceea ce privește diminuarea taxelor pe vehiculele grele de marfă, și anume prin reducerea tuturor tarifelor minime ale taxei stabilite în Directiva 1999/62/CE la 0 EUR. Fără a aduce atingere acestei posibilități, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a menține în vigoare taxele actuale pe vehicul impuse vehiculelor grele de marfă, de a înlocui aceste taxe cu o altă taxă de același tip sau de a elimina aceste taxe și, ulterior, de a le reintroduce.
- (6) Reducerea tuturor tarifelor minime ale taxei stabilite în Directiva 1999/62/CE la 0 EUR nu afectează posibilitatea statelor membre de a menține tarifele reduse sau scutiile acordate înainte de adoptarea prezentei directive în cazul oricărui vehicul greu de marfă.
- (7) Având în vedere importanța asigurării bunei funcționări a pieței interne, Comisia ar trebui să evalueze reducerea tuturor tarifelor minime ale taxei stabilite în Directiva 1999/62/CE până la 1 ianuarie 2030.
- (8) Prin urmare, Directiva 1999/62/CE ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

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

1. titlul capitolului II se înlocuiește cu următorul text:
„Taxarea vehiculelor grele de marfă”;

2. Articolul 3 se modifică după cum urmează:

(a) [...] alineatul (1) **se modifică după cum urmează:**

(i) [...] formularea introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Taxele pe vehicul impuse vehiculelor grele de marfă menționate la articolul 1 litera (a) sunt următoarele”;

(ii) liniuța referitoare la Croatia se înlocuiește cu următorul text:

„— Croatia:

godišnja naknada za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila, posebna naknada za okoliš na vozila na motorni pogon;”;

(iii) liniuța referitoare la Slovacia se înlocuiește cu următorul text:

„— Slovacia:

cestná daň, daň z motorových vozidiel;”;

(iv) liniuța referitoare la Regatul Unit se elimină;

(b) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Statele membre care înlocuiesc orice taxă menționată la alineatul (1) cu o altă taxă de același tip sau care elimină o taxă menționată la alineatul (1) și, ulterior, introduc o taxă de același tip notifică acest lucru Comisiei, care, după caz, prezintă o propunere legislativă de actualizare a articolului 3 alineatul (1).”;

(c) se adaugă următorul alineat:

„(3) Indiferent de structura taxelor menționate mai sus, statele membre pot stabili tarifele pentru taxa respectivă pentru fiecare categorie sau sub-categorie de vehicul menționată în anexa I în conformitate cu valoarea minimă prevăzută în anexa I”;

3. Articolul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 6

(1) Până la 1 ianuarie 2030, Comisia evaluează punerea în aplicare și impactul dispozițiilor prezentei directive referitoare la taxarea vehiculelor grele de marfă. Evaluarea respectivă se axează pe analiza impactului dispozițiilor în cauză asupra funcționării pieței interne.

(2) Pe baza evaluării respective, Comisia prezintă, după caz, o propunere legislativă de modificare a dispozițiilor relevante ale prezentei directive în consecință.” [...]

4. la articolul 7 alineatul (9), litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) orice vehicul care intră sub incidența condițiilor de mai jos:

(i) este utilizat în scopuri de apărare națională sau civilă, de către serviciile de pompieri și alte servicii de urgență și de către poliție, sau este utilizat pentru întreținerea drumurilor, sau

(ii) circulă doar ocazional pe drumurile publice ale statului membru de înmatriculare și este utilizat de către persoane fizice sau juridice a căror ocupație principală nu este transportul de mărfuri, cu condiția ca operațiunile de transport desfășurate de acest vehicul să nu provoace denaturări ale concurenței și sub rezerva acordului Comisiei, sau

(iii) este utilizat sau deținut de către persoane cu handicap și”;

5. Anexa I la Directiva 1999/62/CE se înlocuiește cu textul care figurează în anexa la prezenta directivă.

Articolul 2

- (1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la [...] **31 decembrie 2025**. 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 acestei trimiteri.

- (2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

- (3) Statele membre aplică prezenta directivă de la [...] **1 ianuarie 2026**.

Articolul 3

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

Articolul 4

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu
Președintele*

ANEXĂ

„ANEXA I

TARIFELE MINIME ALE TAXEI CARE TREBUIE APLICATE VEHICULELOR GRELE DE MARFĂ

Autovehicule			
Numărul de axe și masa totală brută maximă autorizată (în tone)		Tariful minim al taxei (în euro/an)	
Mai mare sau egal cu	Mai mic decât	Axă (axe) motoare cu suspensie pneumatică sau cu suspensie recunoscută ca echivalentă ¹⁴	Alte sisteme de suspensie pentru axa (axele) motoare
Două axe			
12	13	0	0
13	14	0	0
14	15	0	0
15	18	0	0
Trei axe			
15	17	0	0
17	19	0	0
19	21	0	0
21	23	0	0
23	25	0	0
25	26	0	0

¹⁴ Suspensia recunoscută ca echivalentă în conformitate cu definiția din anexa II la Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional (JO L 235, 17.9.1996, p. 59).

Patru axe			
23	25	0	0
25	27	0	0
27	29	0	0
29	31	0	0
31	32	0	0

COMBINAȚII DE VEHICULE (VEHICULE ARTICULATE ȘI AUTOTRENURI)			
Numărul de axe și masa totală brută maximă autorizată (în tone)		Tariful minim al taxei (în euro/an)	
Mai mare sau egal cu	Mai mic decât	Axă (axe) motoare cu suspensie pneumatică sau cu suspensie recunoscută ca echivalentă ¹⁵	Alte sisteme de suspensie pentru axa (axele) motoare

¹⁵ Suspensia recunoscută ca echivalentă în conformitate cu definiția din anexa II la Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional (JO L 235, 17.9.1996, p. 59).

2 + 1 axe			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	0
18	20	0	0
20	22	0	0
22	23	0	0
23	25	0	0
25	28	0	0
2 + 2 axe			
23	25	0	0
25	26	0	0
26	28	0	0
28	29	0	0
29	31	0	0
31	33	0	0
33	36	0	0
36	38	0	0

2 + 3 axe			
36	38	0	0
38	40	0	0
3 + 2 axe			
36	38	0	0
38	40	0	0
40	44	0	0
3 + 3 axe			
36	38	0	0
38	40	0	0
40	44	0	0

”