

Acest document are doar scop informativ și nu produce efecte juridice. Instituțiile Uniunii nu își asumă răspunderea pentru conținutul său. Versiunile autentice ale actelor relevante, inclusiv preambulul acestora, sunt cele publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și disponibile pe site-ul EUR-Lex. Aceste texte oficiale pot fi consultate accesând linkurile integrate în prezentul document.

► **B** ► **M9** **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)

Astfel cum a fost modificată prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
► M1	Directiva 2006/38/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 mai 2006	L 157	8	9.6.2006
► M2	Directiva 2006/103/CE a Consiliului din 20 noiembrie 2006	L 363	344	20.12.2006
► M3	Directiva 2011/76/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 septembrie 2011	L 269	1	14.10.2011
► M4	Directiva 2013/22/UE a Consiliului din 13 mai 2013	L 158	356	10.6.2013
► M5	Actualizarea anexei II și a tabelelor 1 și 2 din anexa IIIb în ceea ce privește valorile în euro aplicabile în conformitate cu articolul 10a din Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului, astfel cum a fost modificată 2014/C 46/05	C 46	3	18.2.2014
► M6	Actualizarea anexei II și a tabelelor 1 și 2 din anexa IIIb în ceea ce privește valorile în euro aplicabile în conformitate cu articolul 10a din Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2011/76/UE a Parlamentului European și a Consiliului 2016/C 101/01	C 101	1	17.3.2016
► M7	Actualizarea anexei II și a tabelelor 1 și 2 din anexa IIIb în ceea ce privește valorile în euro aplicabile în conformitate cu articolul 10a din Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2011/76/UE a Parlamentului European și a Consiliului 2018/C 205/01	C 205	1	14.6.2018
► M8	Actualizarea anexei II și a tabelelor 1 și 2 din anexa IIIb în ceea ce privește valorile în euro aplicabile în conformitate cu articolul 10a din Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2011/76/UE a Parlamentului European și a Consiliului 2020/C 223/01	C 223	1	7.7.2020

-
- **M9** Directiva (UE) 2022/362 a Parlamentului European și a Consiliului din L 69 1 4.3.2022
24 februarie 2022

Astfel cum a fost modificată prin:

- **A1** Actul privind condițiile de aderare a Republicii Cehe, a Republicii L 236 33 23.9.2003
Estonia, a Republicii Cipru, a Republicii Letonia, a Republicii
Lituania, a Republicii Ungare, a Republicii Malta, a Republicii
Polone, a Republicii Slovenia și a Republicii Slovace și adaptările
tratatelor care stau la baza Uniunii Europene

rectificată prin:

- **C1** Rectificare, JO C 194, 1.6.2016, p. 15 (2016/C 101/01)
► **C2** Rectificare, JO L 227, 1.9.2022, p. 133 (2022/362)

▼ B

▼ M9

**DIRECTIVA 1999/62/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A
CONSILIULUI**

din 17 iunie 1999

**privind taxarea vehiculelor pentru utilizarea infrastructurilor
rutiere**

▼ B

CAPITOLUL I

Dispoziții generale

▼ M9

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 ⁽¹⁾, 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

⁽¹⁾ Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348, 20.12.2013, p. 1).

▼ M9

- (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;

▼M9

- (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 congestiei;
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;

▼ **M9**

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 ⁽¹⁾;
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 ⁽²⁾;
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 ⁽³⁾;
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 ⁽⁴⁾; 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

⁽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).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 595/2009 și (UE) 2018/956 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Directivei 96/53/CE a Consiliului (JO L 198, 25.7.2019, p. 202).

▼ **M9**

- (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 grupeii 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 ⁽¹⁾ pentru prima perioadă de raportare,

⁽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).

▼ M9

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 ⁽¹⁾;
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.

▼ B**CAPITOLUL II****Taxarea vehiculului***Articolul 3*

(1) Taxele pe vehicul menționate în articol sunt următoarele.

— *Belgia:*

taxe de circulation sur les véhicules automobiles/verkeersbelasting op de autovoertuigen;

⁽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).

▼ M2

- *Bulgaria*:
данък върху превозните средства;

▼ A1

- *Republica Cehă*:
silniční daň;

▼ B

- *Danemarca*:
vaegtafgift of motorkeretrajer m.v.;
- *Germania*:
Kraftfahrzeugsteuer;

▼ A1

- *Estonia*:
raskeveokimaks;

▼ B

- *Grecia*:
Τέλη κυκλοφορίας;
- *Spania*:
(a) impuesto sobre vehiculos de traccion mecanica;
(b) impuesto sobre actividades economicas (doar în ceea ce privește valoarea taxelor percepute pentru autovehicule);
- *Franța*:
(a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers;
(b) taxe différentielle sur les véhicules a moteur;

▼ M4

- *Croația*:
godišnja naknada za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila;

▼ B

- *Irlanda*:
vehicle excise duty;
- *Italia*:
(a) tassa automobilistica;
(b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica;

▼ A1

- *Cipru*:
Τέλη Κυκλοφορίας Οχημάτων;

▼ A1

— *Letonia:*

transportlīdzekļa ikgadējā nodeva;

— *Lituania:*

(a) Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojo mokestis;

(b) Mokestis už Lietuvoje įregistruotas krovinines transporto priemones;

▼ B

— *Luxemburg:*

taxe sur les véhicules automoteurs;

▼ A1

— *Ungaria:*

gépjárműadó;

— *Malta:*

licenzja tat-triq /road licence fee;

▼ B

— *Țările de Jos:*

motorrijtuigenbelasting;

— *Austria:*

Kraftfahrzeugsteuer;

▼ A1

— *Polonia:*

podatek od środków transportowych;

▼ B

— *Portugalia:*

(a) imposto de camionagem;

(b) imposto de circulação;

▼ M2

— *România:*

Taxa asupra mijloacelor de transport;

▼ A1

— *Slovenia:*

letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila;

— *Slovacia:*

cestná daň;

▼ B

— *Finlanda:*

varsinainen ajoneuvoveroegentlig fordonsskatt;

▼B

— *Suedia*:

fordonsskatt;

— *Regatul Unit*:

(a) vehicle excise duty;

(b) motor vehicles license.

(2) Statele membre care înlocuiesc orice taxă enumerată la alineatul (1) cu o altă taxă de același tip trebuie să notifice Comisia, care face modificările necesare.

Articolul 4

Procedurile pentru perceperea și colectarea taxelor menționate la articolul 3 se stabilesc de către fiecare stat membru.

Articolul 5

În privința vehiculelor înmatriculate în statele membre, taxele menționate la articolul 3 se percep numai de către statul membru unde s-a făcut înmatriculare.

Articolul 6

(1) Indiferent de structura taxelor menționate la articolul 3, statele membre stabilesc tarifele, astfel încât să garanteze că valoarea taxei pentru fiecare categorie sau sub-categorie de vehicul menționată în anexa I nu este mai mică decât minimum stabilit în acea anexă.

Până la doi ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive, Grecia, Italia, Portugalia și Spania sunt autorizate să aplice tarife mai reduse, dar nu mai mici de 65 % din valoarea minimă stabilită în anexa I.

(2) Statele membre pot aplica tarife reduse sau scutiri pentru:

(a) vehiculele utilizate în scopuri de apărare națională sau civilă, de către serviciile de pompieri sau alte servicii de urgență și de către poliție, precum și vehiculele utilizate pentru întreținerea drumurilor;

(b) vehiculele care circulă doar ocazional pe drumurile publice ale statului membru unde s-a făcut înmatricularea și care sunt utilizate de către persoane fizice sau juridice a căror ocupație principală nu este transportul de mărfuri, cu condiția ca activitățile de transport desfășurate de aceste vehicule să nu provoace denaturări ale regulilor concurenței și sub rezerva acordului Comisiei.

(3) (a) Consiliul, hotărând în unanimitate la propunerea Comisiei, poate autoriza un stat membru să mențină scutiri și reduceri suplimentare de taxe la vehicule, din motive de politici specifice de natură socio-economică sau legate de

▼B

infrastructura aceluși stat. Aceste scutiri și reduceri se pot aplica numai vehiculelor înmatriculate în acel stat membru, care desfășoară activități de transport exclusiv pe o porțiune bine definită din teritoriul său;

- (b) orice stat membru, care dorește să mențină o astfel de scutire sau reducere, informează Comisia cu privire la aceasta și îi înaintază, de asemenea, toate informațiile necesare. În termen de o lună, Comisia informează celelalte state membre cu privire la propunerea de scutire sau de reducere.

Se consideră că menținerea scutirii sau reducerii propuse a fost autorizată de către Consiliu dacă, în decurs de două luni de la data informării statelor membre în conformitate cu primul paragraf, nici Comisia, nici vreun stat membru nu solicită examinarea problemei de către Consiliu.

(4) Fără a aduce atingere celui de al doilea paragraf din alineatul (1) și alineatelor (2) și (3) din prezentul articol sau articolului 6 din Directiva 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea unor norme comune pentru anumite tipuri de transport combinat de mărfuri între statele membre⁽¹⁾, statele membre nu pot acorda nici un fel de scutire sau reducere de taxe menționate la articolul 3, care ar face ca taxele impuse să fie mai mici decât minimum menționat în alineatul (1) din prezentul articol.

CAPITOLUL III**Taxe de trecere și taxe de utilizare****▼M9***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.

⁽¹⁾ JO L 368, 17.12.1992, p. 38.

▼ M9

(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 24 martie 2022 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 24 martie 2022, 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 24 martie 2022, având ca obiect executarea de lucrări și/sau gestionarea de servicii, altele decât executarea de lucrări, care nu includ transferul riscului aferent cererii.

▼ **M9**

(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 ⁽¹⁾;
- (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 25 martie 2030, 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.

⁽¹⁾ 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 aparatură 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).

▼ M9

(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 25 martie 2032.

(13) Până la 25 martie 2027, 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 congestiei 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 25 martie 2027, 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.

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.

▼ M9

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 24 martie 2022, 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 corespundente mai mari pentru alte perioade de utilizare, în conformitate cu principiului egalității de tratament. ► **C2** Cu toate acestea, ele respectă limitele stabilite la primul paragraf, precum și al treilea paragraf, de îndată ce intră în vigoare sisteme de taxare modificate în mod substanțial, dar cel târziu până la 25 martie 2030. ◀

(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 25 martie 2027, 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.

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 24 martie 2022, pot institui un sistem combinat de taxare pentru toate vehiculele grele sau pentru anumite tipuri de vehicule grele.

▼M9

(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.

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.

▼M9*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 25 martie 2026, 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.

▼M9

(4) La 25 martie 2027, 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 ⁽¹⁾ și Directiva 2003/96/CE a Consiliului ⁽²⁾. 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.

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.

Articolul 7da

(1) În conformitate cu cerințele stabilite în anexa V, statele membre pot introduce o taxă de congestiune pe orice sector al rețelei lor rutiere care este afectat de congestiunea traficului. Taxa de congestiune 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 congestiunea 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 lungimea a cozilor.

(3) O taxă de congestiune 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, autobuzurile și autocarele de plata taxei de congestiune în scopul promovării

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

▼ M9

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 congestiei 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 revizuește nivelul taxelor în mod regulat, cel puțin o dată la trei ani, pentru a se asigura că acestea nu depășesc costurile congestiei suportate de statul membru respectiv pe sectoarele rutiere pe care se percepe taxa de congestionare.

▼ M3*Articolul 7e***▼ M9**

(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.

▼ M3

(3) Modalitățile de taxare aplicate deja la 10 iunie 2008 sau pentru care s-au primit propuneri sau răspunsuri la invitațiile de a negocia în cadrul procedurii negociate, ca urmare a unui proces de achiziții publice înainte de 10 iunie 2008, nu sunt supuse obligațiilor prevăzute la alineatele (1) și (2), atât timp cât respectivele modalități rămân în vigoare și cu condiția să nu fie modificate substanțial.

▼ **M9***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

▼ **M9**

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. Respectivele 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 congestionării 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 congestionare, prin oferirea de tarife reduse ale taxelor de trecere pentru utilizatorii drumurilor care călătoresc în afara orelor de vârf și prin aplicarea de tarife majorate ale taxei de trecere pentru utilizatorii drumurilor care călătoresc în timpul orelor de vârf pe același sector rutier;
- (f) nicio taxă de congestionare nu este percepută pe sectorul rutier în cauză.

Un stat membru care dorește să introducă o astfel de variație sau să modifice o variație existentă informează Comisia în legătură cu intenția sa și pune la dispoziția acesteia informațiile necesare pentru a evalua dacă sunt îndeplinite 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.

▼M9

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.

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.

▼ **M9**

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 24 martie 2022 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 reclassificat 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.

▼M9

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 25 martie 2027, 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 acestora 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 24 martie 2022, 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 24 martie 2022, 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.

▼ M9

(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 ⁽¹⁾, 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 ⁽²⁾;
 - (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.

⁽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).

▼ M9

(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.

▼ M3*Articolul 7h***▼ M9**

(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:

▼ M3

(a) pentru alte sisteme de taxare decât cele care implică taxele de concesiune:

- valorile unitare și alți parametri folosiți la calcularea diferitelor elemente de cost ale infrastructurii;
- informații clare privind vehiculele reglementate prin sistemele de taxare și întinderea geografică a rețelei sau a părții rețelei, folosită pentru calculul fiecărui cost și procentul din costurile pe care intenționează să le recupereze; și

▼ M9

- după caz, informații clare privind principalele caracteristici ale sistemului de taxare rutieră electronică, inclusiv privind interoperabilitatea;

▼ M3

(b) pentru sistemele de taxare care implică taxe de concesiune:

- contractele de concesiune sau modificările importante ale acestor contracte;
- cazul de bază pe care concedentul a fundamentat avizul de concesiune, astfel cum se menționează în anexa VII B la Directiva 2004/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 privind coordonarea procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții publice de lucrări, de bunuri și de servicii ⁽¹⁾; acest caz de bază include costurile estimate, astfel cum sunt definite la articolul 7b alineatul (1) preconizate în cadrul concesiunii, traficul prognozat, defalcat pe tipuri de vehicule, nivelurile preconizate pentru taxele de utilizare și extinderea geografică a rețelei reglementate de contractul de concesiune.

▼ M9

(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.

▼ M3

(2) În termen de șase luni de la primirea tuturor informațiilor necesare în conformitate cu alineatul (1), Comisia emite un aviz cu privire la respectarea obligațiilor menționate la articolul 7e. Avizele Comisiei se pun la dispoziția comitetului menționat la articolul 9c.

▼ M9

(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 congestionare, 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.

▼ M3*Articolul 7i*

(1) Statele membre nu diminuează și nu acordă reduceri niciunui utilizator în ceea ce privește elementul de taxare a costurilor externe al unei taxe de trecere.

(2) Statele membre pot diminua sau acorda reduceri la taxa privind infrastructura, cu condiția ca:

- (a) structura de taxare rezultată să fie proporțională, să fie făcută publică și pusă la dispoziția utilizatorilor în condiții de egalitate și să nu conducă la costuri suplimentare sub forma unor taxe mai mari pentru alți utilizatori;

⁽¹⁾ JO L 134, 30.4.2004, p. 114.

▼ M9

- (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.

(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.

(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 acestora 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.

▼ M3*Articolul 7j***▼ M9**

(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.

▼ M3

(2) Modalitățile de colectare a taxelor de trecere și a taxelor de utilizare nu dezavantajează în mod nejustificat, din punct de vedere financiar sau din alt punct de vedere, utilizatorii ocazionali ai rețelei rutiere. În special, în cazul în care un stat membru percepe taxe de trecere sau taxe de utilizare exclusiv prin intermediul unui sistem care necesită folosirea unei unități aflate la bordul vehiculului, statul membru asigură că unitățile de bord adecvate, conform cu cerințele Directivei 2004/52/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică în cadrul Comunității ⁽¹⁾, pot fi obținute de toți utilizatorii în condiții administrative și financiare rezonabile.

⁽¹⁾ JO L 166, 30.4.2004, p. 124.

▼ M9

(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.

(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 congestionare 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 ⁽¹⁾. Comisia promovează cooperarea dintre statele membre care se dovedește necesară pentru a asigura interoperabilitatea sistemelor electronice de colectare a taxelor la nivel european.

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.

⁽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).

▼ B*Articolul 8*

(1) Două sau mai multe state membre pot coopera pentru introducerea unui sistem comun de taxe de utilizare aplicabile în totalitate pe teritoriile lor. În acest caz, statele membre respective asigură implicarea Comisiei în această problemă, în activitatea ulterioară și în posibile modificări.

(2) Un sistem comun trebuie să respecte, pe lângă condițiile de la articolul 7, următoarele:

▼ M9

- (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

- (c) alte state membre se pot alătura sistemului comun;
- (d) statele membre participante elaborează o schemă potrivit căreia fiecare dintre acestea primește o cotă-parte corectă din veniturile acumulate din taxa de utilizare.

▼ M9

(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 25 martie 2025 sau, dacă nivelul de referință al emisiilor de CO₂ este publicat după 24 martie 2022, până la trei ani de la publicarea nivelului de referință al emisiilor de CO₂.

▼ M1*Articolul 8a*

Fiecare stat membru monitorizează sistemul de taxe și/sau tarife de utilizare pentru a se asigura că funcționează în mod transparent și nediscriminatoriu.

▼ M3*Articolul 8b*

(1) Două sau mai multe state membre pot coopera pentru introducerea unui sistem comun de taxe de trecere aplicabile în ansamblul teritoriilor acestora. În acest caz, statele membre respective asigură informarea Comisiei privind această formă de cooperare, funcționarea ulterioară a sistemului și posibilele modificări.

(2) Sistemul comun de taxe de trecere face obiectul condițiilor prevăzute la articolele 7-7k. Alte state membre pot adera la sistemul comun.

▼ B**CAPITOLUL IV
Dispoziții finale***Articolul 9***▼ M1**

(1) Prezenta directivă nu împiedică aplicarea nediscriminatorie de către statele membre a:

- (a) taxelor sau tarifelor specifice:
 - percepute la înmatricularea vehiculului sau
 - impuse vehiculelor sau încărcăturilor cu greutate și dimensiuni care nu respectă normele;
- (b) taxelor de parcare și tarife specifice ale traficului urban.

▼ M9

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

- (a) taxe de reglementare destinate special pentru reducerea congestiei 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.

▼ M3

(2) Statele membre decid destinația veniturilor generate de aplicarea prezentei directive. Pentru ca rețeaua de transport să poată fi dezvoltată în ansamblu, veniturile generate de taxa de utilizare a infrastructurii și taxa bazată pe costurile externe sau echivalentul valorii financiare a acestor venituri ar trebui utilizate în beneficiul sectorului transporturilor și optimizarea în ansamblu a sistemului de transport. În special, veniturile generate de taxele bazate pe costurile externe sau echivalentul valorii financiare a acestor venituri ar trebui utilizate pentru îmbunătățirea caracterului durabil al transporturilor, între altele prin una sau mai multe din următoarele opțiuni:

- (a) facilitarea stabilirii unei tarifări eficiente;
- (b) reducerea la sursă a poluării generate de transportul rutier;
- (c) atenuarea la sursă a efectelor poluării generate de transportul rutier;
- (d) îmbunătățirea performanțelor energetice și reducerea emisiilor de dioxid de carbon ale vehiculelor;
- (e) dezvoltarea unor infrastructuri alternative pentru utilizatorii transporturilor și/sau extinderea capacității existente;
- (f) sprijinirea rețelei transeuropene de transport;

▼ M3

- (g) optimizarea logisticii;
- (h) îmbunătățirea siguranței rutiere; și
- (i) punerea la dispoziție a unor locuri de parcare sigure.

▼ M9

▼ M1*Articolul 9a*

Statele membre stabilesc modalități de control adecvate și determină sistemul de sancțiuni aplicabile la încălcarea dispozițiilor de drept intern adoptate în temeiul prezentei directive. Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că acestea sunt puse în aplicare. Sancțiunile stabilite sunt efective, proporționale și disuasive.

▼ M3*Articolul 9b*

Comisia facilitează dialogul și schimbul de expertiză tehnică între statele membre în legătură cu punerea în aplicare a prezentei directive și, în special, a anexelor.

Articolul 9c

(1) Comisia este asistată de un comitet. Comitetul respectiv este un comitet în sensul Regulamentului (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 ⁽¹⁾.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

▼ M9

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

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

⁽¹⁾ JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

▼M9

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 24 martie 2022. 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⁽¹⁾.

(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 9d intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Termenul respectiv se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

▼B*Articolul 10*

(1) În înțelesul prezentei directive, ratele de schimb între euro și monedele naționale ale statelor membre care nu au adoptat euro sunt cele în vigoare în prima zi lucrătoare din octombrie și publicate în *Jurnalul Oficial al ►M3 Uniunii Europene ◀*; acestea se aplică de la data de 1 ianuarie a următorului an calendaristic.

⁽¹⁾ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

▼ B

(2) Statele membre care nu au adoptat euro pot menține sumele în vigoare în momentul ajustării anuale efectuate în temeiul alineatului (1), dacă prin conversia sumelor exprimate în euro ar rezulta o modificare mai mică de 5 %, exprimată în moneda națională.

▼ M9*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 2025.

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 2025. Respectivul sume adaptate intră în vigoare în prima zi a lunii care urmează datei publicării.

Articolul 11

(1) Până la 25 martie 2025 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;

▼ M9

- (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.

▼ B*Articolul 12*

(1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive înainte de 1 iulie 2000. Statele membre informează imediat Comisia cu privire la acestea.

Când statele membre adoptă aceste măsuri, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere în momentul publicării lor oficiale. Statele membre adoptă procedura de realizare unei astfel de trimiteri.

(2) Statele membre comunică către Comisie textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă. Comisia informează celelalte state membre cu privire la aceasta.

Articolul 13

Prezenta directivă intră în vigoare din ziua publicării în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*.

Articolul 14

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

▼ **M1**

ANEXA 0

LIMITE ALE EMISIILOR

1. Vehicule „EURO 0”

Masa monoxidului de carbon (CO) g/kWh	Masa hidrocarburilor (HC) g/kWh	Masa oxizilor de azot (NO _x) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Vehicule „EURO I”/„EURO II”

	Masa monoxidului de carbon (CO) g/kWh	Masa hidrocarburilor (HC) g/kWh	Masa oxizilor de azot (NO _x) g/kWh	Masa particulelor (PT) g/kWh
Vehicul „EURO I”	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
Vehicul „EURO II”	4,0	1,1	7,0	0,15

⁽¹⁾ În cazul motoarelor cu un regim nominal de putere de 85 kW sau mai mic, se aplică un coeficient de 1,7 la valoarea limită a emisiei de particule

3. Vehicule „EURO III”/„EURO IV”/„EURO V”/„EEV”

Masa specifică a monoxidului de carbon, a hidrocarburilor totale, a oxizilor de azot și a particulelor, determinate prin testul ESC și opacitatea gazelor evacuate determinată prin testul ELR, nu trebuie să depășească următoarele valori ⁽¹⁾:

	Masa monoxidului de carbon (CO) g/kWh	Masa hidrocarburilor (HC) g/kWh	Masa oxizilor de azot (NO _x) g/kWh	Masa particulelor (PT) g/kWh	Gaze evacuate m ⁻¹
Vehicul „EURO III”	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
Vehicul „EURO IV”	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Vehicul „EURO V”	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Vehicul „EEV”	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

⁽¹⁾ Un ciclu de testare constă dintr-o secvență de puncte de testare, fiecare punct definit de o viteză și un cuplu pe care motorul trebuie să le respecte în regim stabilizat (testul ESC) sau condiții de funcționare tranzitorii (teste ETC și ERL)

⁽²⁾ 0,13 pentru motoarele a căror capacitate cilindrică unitară este mai mică de 0,7 dm³ iar turația nominală este mai mare de 3 000 min⁻¹.

▼ **M9**

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

▼ **M9**

	Valori-limită							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Masa parti- culelor (mg/kWh)	Numărul parti- culelor (nr./kWh)
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.

▼ **M1**

4. Viitoare clase de emisii pentru vehicule astfel cum sunt definite în Directiva 88/77/CEE și modificări ulterioare pot fi luate în considerare.



ANEXA I

VALORILE MINIME ALE TAXELOR CE TREBUIE APLICATE VEHICULELOR

Autovehicule

Numărul de axe și greutatea brută încărcată maxim admisă (în tone)		Valoarea minimă a taxei (în euro/an)	
Nu mai puțin de	Mai puțin de	Ax(e) motor(oare) cu suspensie pneumatică sau echivalentele recunoscute ⁽¹⁾	Alte sisteme de suspensie pentru axele motoare
Două axe			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
Trei axe			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
Patru axe			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537

⁽¹⁾ Suspensiile recunoscute ca fiind echivalente în conformitate cu definiția din Anexa II la Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996, de stabilire pentru anumite vehicule ce circulă în Comunitate a dimensiunilor maxime admise în traficul național și internațional și a greutateților maxime admise în traficul internațional (JO L 235, 17.9.1996, p. 59).

COMBINAȚII DE VEHICULE (VEHICULE ARTICULATE ȘI AUTOTRENURI)

Numărul de axe și greutatea brută încărcată maxim admisă (în tone)		Valoarea minimă a taxei (în euro/an)	
Nu mai puțin de	Mai puțin de	Ax(e) motor(oare) cu suspensie pneumatică sau echivalentele recunoscute ⁽¹⁾	Alte sisteme de suspensie pentru axele motoare
2 + 1 axe			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	0
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97

▼B

Numărul de axe și greutatea brută încărcată maxim admisă (în tone)		Valoarea minimă a taxei (în euro/an)	
Nu mai puțin de	Mai puțin de	Ax(e) motor(oare) cu suspensie pneumatică sau echivalentele recunoscute ⁽¹⁾	Alte sisteme de suspensie pentru axele motoare
23	25	97	175
25	28	175	307
2 + 2 axe			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33	36	465	706
36	38	465	706
2 + 3 axe			
36	38	370	515
38	40	515	700
3 + 2 axe			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
3 + 3 axe			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

⁽¹⁾ Suspensiile recunoscute ca fiind echivalente în conformitate cu definiția din Anexa II la Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996, de stabilire pentru anumite vehicule ce circulă în Comunitate a dimensiunilor maxime admise în traficul național și internațional și a greutăților maxime admise în traficul internațional (JO L 235, 17.9.1996, p. 59).

▼ **M9***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.

▼ M1

ANEXA III

PRINCIPIILE ESENȚIALE PENTRU ALOCAREA COSTURILOR ȘI
CALCULUL TAXELOR DE UTILIZARE▼ M3

Prezenta anexă specifică principiile esențiale pentru calculul taxei medii ponderate de utilizare a infrastructurii pentru a reflecta dispozițiile articolului 7b alineatul (1). Obligația de a lega taxele de utilizare a infrastructurii de costuri nu aduce atingere libertății statelor membre de a decide, în conformitate cu articolul 7b alineatul (2), să nu recupereze costurile în întregime prin veniturile obținute din taxele de utilizare a infrastructurii sau libertății de variație a taxelor specifice de utilizare a infrastructurii în raport cu media, în conformitate cu articolul 7f.

▼ M1

Aplicarea acestor principii este pe deplin compatibilă cu alte obligații existente în legislația ► M3 Uniunii ◀, în special cerința privind acordarea contractelor de concesiune în conformitate cu Directiva 2004/18/CE și alte instrumente ► M3 Uniunii ◀ din domeniul achizițiilor publice.

În cazul în care un stat membru se angajează în negocieri cu una sau mai multe părți terțe în vederea încheierii unui contract de concesiune privind construirea sau exploatarea unui părți a infrastructurii sale sau în acest sens încheie un acord similar bazat pe legislația internă sau un acord sprijinit de guvernul unui stat membru, respectarea acestor principii va fi interpretată pe baza rezultatelor acestor negocieri.

1. Definirea rețelei de drumuri și a vehiculelor reglementate

- În cazul în care nu se prevede aplicarea unui singur regim de taxare pe întreaga rețea rutieră TEN, un stat membru specifică exact partea sau părțile din rețea care urmează a fi supuse unui regim de taxare precum și sistemul pe care îl folosește pentru a clasifica vehiculele în scopul diferențierii taxei de utilizare. De asemenea, statele membre specifică dacă extind domeniul de aplicare al regimului lor de taxare pentru a include vehicule sub pragul de greutate de 12 tone.
- În cazul în care un stat membru decide să adopte politici diferite privind recuperarea costului pentru diferite părți ale rețelei [în conformitate cu ► M3 articolul 7b alineatul (2) ◀], fiecare parte a rețelei clar definită este supusă unui calcul separat al costurilor. Un stat membru poate decide să împartă rețeaua sa într-un număr de părți clar definite astfel încât să stabilească modalități separate sau asemănătoare de concesiune, pentru fiecare parte.

2. Costurile infrastructurii

2.1. Costuri de investiție

- Costurile de investiție includ costurile de construcție (inclusiv costurile financiare) și costurile de dezvoltare a infrastructurii plus, dacă este cazul, rentabilitatea capitalului investit sau marja de profit. Se includ, de asemenea, costurile de achiziție a terenului, planificarea, proiectarea, supervizarea contractelor de construcții și managementul de proiect și al investigațiilor arheologice și geologice, precum și alte costuri relevante neprevăzute.
- Recuperarea costurilor de construcție are la bază fie durata de viață proiectată a infrastructurii, fie altă perioadă de amortizare (nu mai mică de 20 de ani) care poate fi considerată adecvată din motive de finanțare printr-un contract de concesiune sau altfel. Extinderea perioadei de amortizare poate fi o variabilă cheie în negocierile privind stabilirea contractelor de concesiune, în special dacă statul membru respectiv dorește, ca parte în contract, să stabilească plafonul privind taxa medie ponderată aplicabilă.

▼ M1

- Fără a aduce atingere calculului costurilor de investiție, recuperarea costurilor poate:
 - fi distribuită uniform pe întreaga perioadă de amortizare sau poate fi concentrată asupra primilor sau ultimilor ani sau asupra anilor intermediari, cu condiția ca o astfel de repartizare să se facă în mod transparent;
 - prevedea indexarea taxelor de utilizare pe parcursul perioadei de amortizare.
- Toate costurile istorice se bazează pe sumele plătite. Costurile care urmează să fie atrase vor avea la bază prognoze rezonabile.
- Investițiile publice pot lua forma împrumuturilor financiare. Rata dobânzii care urmează să se aplice costurilor istorice este rata aplicată împrumuturilor de stat pe perioada respectivă.

▼ M9

- 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 4 ⁽¹⁾.

▼ M1

- Estimarea rentabilității capitalului sau a marjei de profit este rezonabilă în condițiile pieței și poate varia pentru a stimula o terță parte contractantă în ceea ce privește cerințele referitoare la calitatea serviciilor furnizate. Rentabilitatea capitalului poate fi evaluată folosindu-se indicatori economici cum ar fi RIR (rata internă a rentabilității investiției) sau CMPCI (costul mediu ponderat al capitalului).

2.2. Costuri de întreținere anuale și costuri pentru reparații structurale

- Aceste costuri includ și costurile anuale de întreținere a rețelei de drumuri și costurile periodice legate de repararea, consolidarea și execuția straturilor noi de îmbrăcăminte rutieră, pentru a garanta că nivelul funcționalității operaționale a rețelei se menține în timp.

▼ M9

- 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.

▼ M1**3. Costuri de operare, gestionare și taxare**

Aceste costuri includ toate costurile atrase de operatorul infrastructurii care nu sunt reglementate la punctul 2 și care sunt legate de punerea în aplicare, exploatarea și gestionarea infrastructurii și a sistemul de taxare. Acestea includ în special:

- costuri de construire, amplasare și întreținere a cabinelor de taxare și a altor sisteme de taxare;

⁽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.

▼ M1

- costuri zilnice de exploatare, gestionare și punere în aplicare a sistemului de colectare a taxelor;
- redevențe și drepturi administrative legate de contractele de concesiune;
- costuri de gestionare, de administrare și de întreținere legate de exploatarea infrastructurii.

Costurile pot include rentabilitatea capitalului sau o marjă de profit ce reflectă gradul riscului transferat.

Astfel de costuri sunt repartizate în mod echitabil și transparent între toate clasele de vehicule care sunt supuse sistemului de taxare.

▼ M9

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

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

▼ M1

- Următorul tabel prezintă un set de coeficienți de echivalență orientativi. În cazul în care un stat membru folosește coeficienți de echivalență cu rapoarte diferite de cele din tabel, acestea au la bază criteriile justificabile obiectiv și sunt făcute publice.

Clasa de vehicule ⁽¹⁾	Coeficienți de echivalență		
	Reparații structurale ⁽²⁾	Investiții	Întreținere anuală
Între 3,5 t și 7,5 t, clasa 0	1	1	1
> 7,5 t, clasa I	1,96	1	1
> 7,5 t, clasa II	3,47	1	1
> 7,5 t, clasa III	5,72	1	1

⁽¹⁾ A se vedea anexa IV pentru determinarea clasei de vehicule.

⁽²⁾ Clasele de vehicule corespund greutateii pe osie de 5,5; 6,5; 7,5 și, respectiv, 8,5 tone.

- Regimurile de aplicare a taxelor de utilizare care au la bază prognoze de trafic prevăd un mecanism de corectare prin care taxele de utilizare sunt ajustate periodic pentru a corecta orice sub sau supra recuperare a costurilor datorită erorilor de estimare.

▼ M9*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 trans-europene 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 25 martie 2026, 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.

▼ **M9**

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 congestiei, 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 transport 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 ⁽¹⁾ (care necesită folosirea Ghidului EMEP/AEM privind inventarele emisiilor de poluanți atmosferici ⁽²⁾). 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.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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>).

▼ **M9**

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 NCV_j (zilnic).

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

Populația expusă la nivelul de zgomot k este stabilită pe baza hărților acustice strategice elaborate în temeiul articolului 7 din Directiva 2002/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului (1) 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 științific.

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 (2).

(1) 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).

(2) 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).

▼ M9

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.

▼ **M9**

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
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

▼ **M9**

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.

▼ **M9**

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 Euro II Euro III Euro IV Euro V Euro VI	4,0
	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
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 Euro II Euro III	5,2
		Euro IV Euro V Euro VI	5,0
	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		

▼ **M9**

Clasa vehiculului		cenți/vehicul-kilo- metru	Drumuri inte- rurbane (inclusiv autostrăzi)
	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
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	



ANEXA IV

DETERMINAREA ORIENTATIVĂ A CLASELOR VEHICULELOR

Clasele vehiculelor sunt definite în tabelul de mai jos.

Vehiculele se clasifică în subcategoriile 0, I, II și III în conformitate cu degradarea pe care o produc îmbrăcămintei rutiere, în ordine ascendentă (astfel, clasa III este categoria care produce cea mai mare degradare infrastructurii rutiere). Degradarea crește exponențial cu creșterea greutateii pe osie.

Toate autovehiculele și combinațiile de vehicule cu o greutate încărcată maximă autorizată de sub 7,5 tone aparțin clasei 0.

Autovehicule

Axe motoare cu suspensie pneumatică sau echivalente recunoscute ⁽¹⁾		Alte sisteme de suspensie cu axe motoare		Clasa de degradare
Numărul osiilor și greutatea brută încărcată maximă autorizată (tone)				
Mai mare sau egal cu	Mai mic decât	Mai mare sau egal cu	Mai mic decât	
<i>Două osii</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
<i>Trei osii</i>				
15	17	15	17	II
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25			
25	26	23	25	
		25	26	
<i>Patru osii</i>				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			
		27	29	II
		29	31	
		31	32	
29	31			
31	32			

⁽¹⁾ 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 autovehicule care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a maselor maxime autorizate în traficul internațional (JO L 235, 17.9.1996, p. 59). Directivă astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2002/7/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 67, 9.3.2002, p. 47).

▼ **M9****Combinajii 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	
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
3 + 2 axe				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			

▼ **M9**

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 + 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

▼ **M9***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

▼ M9

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 congestionare, 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 congestionare care se aplică fiecărei categorii de vehicule pe fiecare tronson de drum și pentru fiecare interval de timp.

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

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

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

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

3. Monitorizare

Statul membru sau, dacă este cazul, o autoritate independentă monitorizează eficacitatea sistemului de taxare în ceea ce privește reducerea congestionării 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.

▼ M9*ANEXA VI***VALORILE DE REFERINȚĂ ALE TAXEI DE CONGESTIONARE**

Prezenta anexă stabilește valorile de referință ale taxei de congestionare.

Valorile de referință prevăzute în tabelul de mai jos se aplică vehiculelor ușoare. Taxa de congestionare 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 congestionare pentru vehiculele ușoare**

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

▼ **M9**

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 apendicele la anexa VIII la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/683 al Comisiei (1)

(1) 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).