

RO

RO

RO



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 8.8.2008
COM(2008) 436 final/2

2008/0147 (COD)

CORRIGENDUM: version révisée par les juristes réviseurs

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

**de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă
pentru utilizarea anumitor infrastructuri**

{SEC(2008) 2208}

{SEC(2008) 2209}

(prezentată de Comisie)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

1.1. Motivele și obiectivele propunerii

În 2006, Parlamentul European și Consiliul au invitat Comisia să elaboreze un raport privind un model general aplicabil, transparent și inteligibil pentru evaluarea costurilor externe ale transportului, precum poluarea și congestionarea traficului, care să stea la baza calculării taxelor (tarifelor) de utilizare a anumitor infrastructuri. Comisia a fost solicitată să propună o strategie de implementare progresivă a modelului pentru toate modurile de transport, care să fie însoțită, dacă este cazul, de o propunere de revizuire a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri¹.

Recent, în rezoluția sa din 11 martie 2008 privind o politică europeană durabilă în domeniul transporturilor, Parlamentul a solicitat Comisiei să prezinte un asemenea model și o strategie pentru implementarea acestuia la toate modurile de transport, precum și propuneri legislative care să vizeze, în primul rând, revizuirea directivei.

De asemenea, împreună cu prezenta propunere, o comunicare care cuprinde un model și o strategie este prezentată Parlamentului și Consiliului (a se vedea COM(2008) 435). Obiectivul este de a fixa corect prețurile transportului, astfel încât acestea să reflecte mai fidel costurile utilizării reale a vehiculelor, trenurilor, avioanelor sau vapoarelor, în ceea ce privește poluarea, congestionarea și schimbările climatice.

Aceasta necesită o abordare graduală aplicată tuturor mijloacelor de transport, în special sectorului de transport rutier, având în vedere influența acestuia asupra sistemului de transport și efectele asupra traficului și volumului de emisii. În acest sector, aceasta presupune aplicarea mai extinsă a unor taxe de trecere care să varieze în funcție de distanța parcursă, loc și durata utilizării, proporțional cu costurile externe generate de vehicule.

Propunerea atașată contribuie la realizarea acestei strategii mai cuprinzătoare. Obiectivele acesteia urmăresc să încurajeze statele membre să aplice o politică de taxare diferențiată pentru a îmbunătăți eficiența și performanțele ecologice ale transportului rutier de mărfuri. Propunerea vizează modificarea Directivei 1999/62/CE în vederea stabilirii unui cadru care să permită statelor membre să calculeze și să diferențieze taxele de trecere în funcție de costurile poluării și ale congestionării generate de trafic într-un mod compatibil cu piața internă.

Asemenea taxe ar stimula operatorii de transport să folosească vehicule mai puțin poluante, să aleagă rute de transport mai puțin aglomerate, să optimizeze încărcătura vehiculelor și, în final, să utilizeze infrastructura într-un mod mai eficient.

¹ Articolul 11 din Directiva 1999/62/CE modificată.

1.2. Contextul general

Transportul joacă un rol esențial în economie și societate. Însă acesta este puternic dependent de sectorul petrolier iar folosirea acestuia generează costuri pentru societate sub forma pierderilor de producție, precum și în ceea ce privește sănătatea, acestea fiind generate de poluarea fonică și cea atmosferică și de accidente, costuri legate de timpul și combustibilul irosit în timpul aglomerărilor de trafic și, la nivel mai general, costuri legate de efectele negative asupra mediului, precum schimbările climatice.

În prezent, aceste costuri externe sunt suportate de restul societății, fie prin sistemul de taxare generală pentru finanțarea serviciilor de poliție, a celor de gestionare a rutelor de transport și a serviciilor medicale, fie prin suportarea efectelor poluării fonice, emisiilor și accidentelor asupra sănătății oamenilor și calității vieții.

Aproximativ 90% din aceste efecte negative sunt atribuite, în mod obișnuit, transportului rutier, din care 25% sunt imputabile transportului rutier de mărfuri. Ca urmare a creșterii constante a activității de transport rutier de mărfuri, în special a transportului rutier internațional de mărfuri, pentru care previziunile indică o posibilă dublare între 2000 și 2020, este foarte probabil ca aceste costuri sociale să crească.

După cum rezultă din analiza politicii europene în domeniul transporturilor din 2006, va fi necesară o gamă largă de instrumente strategice comunitare și naționale în vederea optimizării lanțurilor logistice europene și realizării unui transport mai eficient și mai ecologic, pentru ca acesta să devină, în final, mai durabil. Combinația adecvată de politici nu trebuie să vizeze numai furnizarea de servicii de transport, ci și tarifarea, care, într-o economie de piață, reprezintă un mijloc eficient pentru o mai bună gestionare a cererii pentru asemenea servicii și pentru o utilizare mai eficientă a infrastructurii.

Nivelul actual al taxelor aplicate transportului rutier de mărfuri reflectă diversitatea politicilor aplicate de statele membre. Anumite state se bazează pe o combinație de diferite instrumente fiscale (taxarea combustibililor și a vehiculelor). În alte state membre, combinația de instrumente fiscale este mai diversă și recuperează costurile privind infrastructura prin prelevarea taxelor de utilizare de la transportatorii care folosesc autostrăzile. Taxele de utilizare sunt calculate în funcție de intervalul de timp (de exemplu Eurovinieta²), introduse adesea cu titlu provizoriu, sau în funcție de distanța parcursă (taxe de trecere) prelevate pe secțiuni determinate ale drumului sau în ansamblul rețelei primare.

În majoritatea cazurilor, actualele taxe ale statelor membre nu reușesc să transmită semnalele de preț adecvate. Utilizatorii infrastructurii rutiere sunt tratați în mod similar, indiferent de poluarea sau congestionarea pe care o generează. Acestora nu li se oferă stimulente să folosească automobile mai ecologice, să își adapteze itinerarul ales și comportamentul în materie de mobilitate. În timp ce un camion poate fi taxat pentru utilizarea unei autostrăzi care traversează o zonă rurală, același camion nu va plăti, în general, nicio taxă de utilizare atunci când traversează o zonă dens populată,

² Termenul de „Eurovinieta” provine de la o vinieta sau un autocolant care, în baza unui acord între mai multe state membre, acordă drept reciproc de acces la rețelele acestora.

chiar dacă, în termeni de poluare și congestionare, costurile generate de acesta ar putea fi, în mod obișnuit, de cinci ori mai mari.

Cu excepția schimbărilor climatice, majoritatea costurilor externe sunt suportate de populație și de guvernele locale sau naționale ale teritoriului pe care are loc operațiunea de transport și nu de cele unde vehiculul este înmatriculat sau realimentat. Aceste costuri variază în funcție de distanța parcursă, performanțele ecologice ale vehiculului (de exemplu, normele de emisie „Euro”), momentul zilei (momente de vârf sau nu) și zona (zone dens populate sau nu). Aceasta se aplică, în special, în cazul costurilor generate de poluarea atmosferică, fonică și de congestionare.

Taxele de trecere sunt cele mai bune instrumente de taxare a acestor costuri către utilizatori într-o manieră echitabilă și eficientă. Principalul motiv este că aceste taxe pot varia în funcție de principalii factori determinanți ai costurilor poluării și congestiei. Spre deosebire de taxele pentru combustibili, acestea pot varia în funcție de standardele de emisie ale vehiculelor și, contrar taxelor pe vehicule sau taxelor de utilizare calculate în funcție de un interval de timp (viniete), acestea pot varia în funcție de intensitate, de locul și momentul utilizării. Aceasta permite stabilirea taxelor de trecere la un nivel care să reflecte în mod corespunzător utilizarea reală a vehiculelor și, prin urmare, costurile externe generate în mod real de utilizatori.

Analiza impactului efectuată de Comisie sugerează că un grad de diferențiere chiar redus al taxelor de trecere calculate pe baza costurilor poluării atmosferice și fonice datorate traficului, precum și în funcție de costurile congestiei suportate de alte vehicule, ar genera avantaje sociale considerabile legate de economiile de timp, reducerea poluării, îmbunătățirea securității rutiere și optimizarea utilizării infrastructurii și a sistemului de transport, în general. Reducerea combustibilului irosit în congestii ale traficului ar avea ca efect, de asemenea, reducerea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul rutier. Prin urmare, asemenea sisteme de taxare ar reprezenta o contribuție binevenită la strategia privind schimbările climatice. Trebuie subliniat că există o legătură directă între utilizarea infrastructurii și o taxă de trecere stabilită într-un stat membru în funcție de costurile congestiei și poluării. Obiectivul principal al taxei este de a optimiza funcționarea sistemului de transport și de a avea ca rezultat o mobilitate mai durabilă. Taxa de trecere este o modalitate de recuperare a costurilor de către statul membru, furnizorul de infrastructură și populația locală. În compensație, plata acesteia oferă dreptul de utilizare a infrastructurii și de a consuma capacități și resurse limitate. Conform prevederilor propunerii atașate, veniturile generate vor fi folosite pentru dezvoltarea soluțiilor alternative de transport (vehicule mai ecologice, infrastructură nouă). Întrucât taxa de trecere este datorată de toți utilizatorii, indiferent de statul membru de înmatriculare a vehiculului (unde trebuie plătite taxele interne pentru autovehicul) sau unde este alimentat cu carburant (unde sunt plătite taxele interne pentru combustibili), nu există riscul denaturării concurenței între transportatorii din diferite state membre.

În ceea ce privește schimbările climatice, efectul vehiculelor motorizate este resimțit la nivel mondial. Costul acestora nu depinde de momentul și locul unde este folosit vehiculul, ci de consumul de carburant. Prin urmare, taxele pe combustibili sunt considerate, de obicei, o mijloc simplu și eficient de a internaliza acest cost,

independent de orice alte măsuri care vizează atingerea obiectivului stabilit la nivelul Comunității de a reduce emisiile de dioxid de carbon. În acest sens, Comisia a propus deja invocarea articolului 93 din Tratatul de instituire a Comunității Europene pentru îmbunătățirea coordonării taxelor privind combustibilii, parțial prin creșterea impozitului minim la nivel comunitar aplicat pentru motorina comercială³. Comisia va revizui directiva generală privind taxarea energiei pentru a se asigura că aceasta reflectă mai fidel obiectivele Comunității privind schimbările climatice și energia. Cu toate acestea, dacă rezultatele realizate nu sunt satisfăcătoare până la sfârșitul anului 2013, Comisia va evalua oportunitatea revizuirii Directivei privind taxarea vehiculelor grele de marfă, astfel încât să nu împiedice statele membre să includă în taxele de trecere un elementul legat de taxarea emisiilor de dioxid de carbon.

În fine, accidentele rutiere reprezintă o parte importantă a costurilor sociale. În 2003, Comisia a propus permiterea includerii costurilor accidentelor în calculul taxelor de trecere. În final însă, Parlamentul și Consiliul au respins chiar această prevedere⁴. Riscurile de accidente nu depind doar de distanța parcursă, ci și de o complexitate de factori, precum viteza, condusul sub influența alcoolului sau nefolosirea centurilor de siguranță. Astfel, instrumente precum primele de asigurare ar putea reprezenta un mijloc mai eficace de prevenire a acestor riscuri. Acest aspect va fi analizat în cadrul evaluării Programului de acțiune european pentru siguranță rutieră pe care Comisia intenționează să îl desfășoare până în 2010.

1.3. Directiva în vigoare

Directiva 1999/62/CE recunoaște principiul „utilizatorului plătit”, autorizând statele membre să perceapă taxe în funcție de distanța parcursă (taxe trecere) pentru recuperarea costurilor legate de construirea, întreținerea și exploatarea infrastructurii. Directiva permite, de asemenea, perceperea de taxe în funcție de durată, cu fixarea unei valori maxime.

Nivelurile taxelor de trecere pot varia în funcție de standardele de emisie ale vehiculelor sau de nivelurile congestionărilor, sub rezerva ca această variație să nu influențeze veniturile, pe baze bianuale. Cu toate acestea, cu excepția Germaniei și Republicii Cehe, această soluție a fost rar pusă în practică. Unul din motive constă în faptul că este dificil pentru operatorii de infrastructură să își adapteze structura taxelor în funcție de reacția cererii, astfel încât să își mențină veniturile constante.

În 2006, Directiva a fost modificată de Directiva 2006/38/CE în vederea definirii normelor de calcul a costurilor taxabile privind infrastructura. Directiva modificată a permis creșterea cu 25 % a taxelor de trecere în zonele montane, pentru cofinanțarea dezvoltării anumitor categorii de infrastructură alternative, calificate în categoria proiectelor prioritare ale rețelei transeuropene. În prezent, această majorare este aplicată pe autostrada Brenner (Austria) pentru a cofinanța tunelul feroviar Brenner care face parte din axa prioritară Berlin-Palermo. De asemenea, directiva de modificare a inclus prevederi privind taxele de reglementare special instituite pentru a combate poluarea și congestiunea, însă a lăsat loc unor incertitudini juridice

³ Propunere de directivă a Consiliului de modificare a Directivei 2003/96/CE în ceea ce privește motorina utilizată drept carburant în scopuri comerciale, COM(2007) 52 final.

⁴ Propunere de directivă de modificare a Directivei 1999/62/CE, COM(2003) 448 final.

legate de locul și modalitățile de aplicare a acestora. Prin urmare, statele membre sunt reticente în aplicarea acestora.

Prevederile menționate constituie un progres în direcția corectă în ceea ce privește îmbunătățirea semnalului lansat de prețuri, însă acestea nu permit încă statelor membre să aplice o taxare optimă. Într-adevăr, directiva limitează veniturile provenite din taxele de trecere la cele strict necesare pentru recuperarea costurilor infrastructurii, chiar și în zonele în care costurile legate de poluarea cauzată de traficul rutier și congestione sunt superioare costurilor de construcție recuperabile. Directiva nu oferă stimulentele necesare pentru a diferenția taxele astfel încât acestea să corespundă elementelor principale care determină costul, și anume perioadele de timp, locul și tipul vehiculului. În plus, directiva are în vedere doar utilizarea rețelei transeuropene, fapt ce poate conduce la structuri neuniforme ale prețurilor practicate în ceea ce privește coridoarele principale și cele privind prețurile de pe alte rute interurbane folosite în transportul internațional.

1.4. Punerea în practică a unui sistem de taxare mai eficient și mai ecologic

Taxele de trecere în vigoare nu s-au dovedit suficient de eficace pentru a internaliza costurile externe ale transportului rutier de mărfuri. Taxele de trecere ar putea fi mai eficace, însă directiva actuală blochează acest proces.

Comisia a susținut o perioadă îndelungată aplicarea la scară mai extinsă a taxelor diferențiate de utilizare a infrastructurii care să reflecte costurile externe. Aceasta a prezentat propuneri legislative încă din 1996⁵ pentru a autoriza statele membre să integreze un element de cost extern în taxele de trecere prelevate pentru vehiculele grele de marfă. La momentul respectiv, statele membre au considerat acest demers prematur, din cauza incertitudinilor legate atât de calcularea costurilor externe, cât și de existența tehnologiilor suficient de avansate necesare pentru perceperea taxelor de trecere.

Aceste motive nu mai sunt de actualitate.

În prezent există metode de estimare financiară a costurilor externe generate de poluarea, zgomotul și congestionele cauzate de vehicule. Majoritatea acestora sunt deja folosite în proporții diferite în cvasitotalitatea statelor membre pentru a efectua analize costuri/beneficii ale proiectelor de infrastructură. În plus, modelul conceput de Comisie ca urmare a inițiativei Parlamentului European (a se vedea COM (2008) ...) oferă metode fiabile și o serie de valori unitare care pot constitui baza calculării taxelor de utilizare a drumurilor.

În ceea ce privește tehnologiile pentru prelevarea taxelor de trecere, sistemele electronice care combină operațiunile automate de plată și localizarea vehiculelor sunt deja funcționale în câteva state membre, dovedindu-se fiabile și rentabile. O serie de alte state membre și-au anunțat intenția de a instala asemenea sisteme pe rețeaua lor rutieră principală până în 2011. Directiva 2004/52/CE prevede deja interoperabilitatea tehnică și contractuală deplină pentru utilizatori. Asemenea

⁵ Propunere de directivă a Consiliului de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri, COM(1996) 331 final.

sisteme au alte avantaje; acestea nu provoacă cozile la nivel local și problemele de la punctele de plată a taxelor de trecere unde camioanele trebuie adesea să se oprească.

Pentru a pune în practică un sistem de tarifare rutieră mai eficace și mai ecologic, Comisia are în vedere o abordare progresivă. Etapa propusă în prezent urmărește să permită statelor membre calcularea taxelor de trecere pe baza costurilor poluării la nivel local, precum și a costurilor congestionării de pe străzile aglomerate la orele de vârf. De asemenea, aceasta prevede atât stimulente pentru diferențierea nivelurilor taxelor de trecere, precum și pentru instalarea de sisteme de colectare a taxelor de trecere fără posturi de plată a acestora.

Cadrul propus oferă libertate statelor membre să decidă dacă să perceapă taxe de trecere bazate pe costurile externe. Există, încă, incertitudini legate de costurile/beneficiile instalării sistemelor necesare de percepere a taxelor de trecere în rețelele mai puțin frecventate ale anumitor state membre. În aceste condiții, o abordare graduală care să permită sisteme pilot și care să încurajeze formarea progresivă a unei experiențe relevante și partajarea acesteia este preferabilă unei metode imperative bazate pe taxe de utilizare obligatorii. Cu toate acestea, Comisia va evalua propria strategie în 2013, pentru a identifica dacă este de conceput o metodă mai imperativă de internalizare a costurilor externe, în perspectiva viitoarelor reduceri probabile ale costurilor tehnologiei de punere în aplicare a taxelor de trecere. În funcție de evoluția definirii unui element comun privind taxa pentru combustibili legat de schimbările climatice, definit în directiva privind impozitarea energiei, evaluarea va analiza, de asemenea, condițiile în care este permisă includerea emisiilor de dioxid de carbon în taxele de trecere.

Pentru a se asigura aplicarea omogenă pe piața internă a taxelor de trecere bazate pe costurile externe, propunerea atașată stabilește anumite norme similare celor prevăzute de actuala directivă privind taxele de trecere pentru recuperarea costurilor infrastructurii. Aceste norme împiedică orice discriminare între transportatorii naționali și cei străini. Acestea garantează că taxele de trecere nu creează obstacole disproporționate în calea libertății de circulație și că nu presupun controale sau verificări la frontierele interne. În special, acestea stabilesc principii comune de taxare și mecanisme pentru a evita taxarea excesivă de către monopolurile care exploatează infrastructura. De asemenea, impun folosirea unei metode comune și transparente de calcul a costurilor taxabile. În plus, acestea promovează folosirea sistemelor electronice de taxare, care nu afectează fluiditatea traficului. În fine, acestea asigură emiterea unui document care indică valoarea taxei percepute pe care transportatorul o poate factura cu ușurință expeditorului.

Un sistem de transport durabil necesită aplicarea unor instrumente de tarifare mai eficace, dar și investiții substanțiale în cercetare, dezvoltare și infrastructură. Sunt necesare fonduri în special pentru reducerea poluării rutiere la sursă, îmbunătățirea performanțelor vehiculelor în ceea ce privește emisiile de dioxid de carbon și consumul de energie, precum și pentru oferirea unei marje de alegere mai extinse a unor alternative realiste pentru utilizatori. Abordarea corespunzătoare a acestor cerințe va crește eficacitatea aplicării taxelor. Prezenta directivă recomandă ca utilizarea veniturilor provenite din taxarea pentru utilizarea infrastructurilor să fie folosite în beneficiul sectorului transporturilor și pentru optimizarea întregului sistem de transport. În ceea ce privește creșterea taxelor în zonele montane, legiuitorul a precizat că o asemenea majorare a taxelor de trecere plătite de utilizatorii din

ansamblul Comunității ar putea fi percepută doar în cazul în care veniturile ar fi în mod clar alocate unor proiecte specifice ale rețelei transeuropene, respectiv unor proiecte de transport de interes comunitar general. În lumina aceluiași principiu, Comisia propune ca orice venituri suplimentare provenite din perceperea unor taxe de trecere legate de poluare sau congestione să fie destinate realizării unui transport mai durabil, urmărind astfel interesul comunitar și beneficii pe termen lung pentru utilizatorii transporturilor, în ansamblu.

În final, trebuie precizat faptul că nepunerea în practică a unui sistem de tarificare rutieră mai eficient și mai ecologic nu reprezintă o opțiune acceptabilă, atât din perspectiva mobilității durabile, cât și a pieței interne. Având în vedere impactul din ce în ce mai puternic al transportului asupra mediului, este urgentă instituirea unui sistem de tarificare eficient care să permită reducerea impactului negativ al acestei activități și care să aibă costuri cât mai reduse pentru economie. Autoritățile publice locale din zonele expuse unor niveluri ridicate de poluare și congestione cauzate de transportul internațional s-ar putea afla în situația de a nu avea altă alternativă decât aceea de a lua alte tipuri de măsuri, în mod neordonat, precum cele de interdicere a traficului în anumite sectoare. Aceasta ar perturba lanțurile de aprovizionare și ar crea obstacole disproporționate în calea libertății de circulație.

1.5. Coerența cu celelalte politici și cu obiectivele Uniunii

Directiva propusă este parte integrantă a programului de lucru al Comisiei (TREN/2008/073) și a pachetului privind „ecologizarea transportului”. Dintr-o perspectivă generală, aceasta contribuie atât la realizarea agendei de la Lisabona a UE, cât și a strategiei de dezvoltare durabilă, întrucât permite măsuri pentru o gestionare mai eficientă a congestiei, pentru reducerea emisiilor atmosferice datorate transportului și întrucât încurajează dezvoltarea tehnologiilor de transport mai ecologice.

2. CONSULTAREA PĂRȚILOR INTERESATE ȘI EVALUAREA IMPACTULUI

Consultarea publică și evaluarea impactului au avut ca obiect atât strategia mai generală privind toate modurile de transport, cât și propunerea atașată.

Între 29 octombrie și 31 decembrie 2007 a avut loc o consultare pe internet, fiind urmată la 31 ianuarie 2008 de audierea părților interesate.

Respondenții s-au pronunțat în favoarea principiului internalizării costurilor externe ale transportului și au considerat că poluarea atmosferică și congestione reprezintă problemele cele mai mari create de transportul rutier și că cele mai adecvate instrumente pentru combaterea acestor costuri sunt taxele de utilizare diferențiate. În ceea ce privește schimbările climatice, folosirea impozitării energiei sau integrarea transportului în cadrul sistemului de comercializare a cotelor de emisii au fost considerate ca fiind cele mai adecvate instrumente. Opinia unanimă a fost că veniturile din internalizarea costurilor ar trebui investite în infrastructuri de transport

alternative, în tehnologii mai puțin poluante sau folosite pe scară mai extinsă la reducerea efectelor externe negative ale transportului⁶.

Evaluarea impactului oferă o prezentare generală a expertizei externe care a oferit baza metodologică sau modelul pentru elaborarea propunerii. În special, Comisia a efectuat un studiu pentru a evalua stadiul actual de evoluție al teoriei și practicii în domeniul estimării și internalizării costurilor externe⁷.

Evaluarea a confirmat că scenariul statu-quoului – absența acțiunilor de încurajare a stabilirii unui sistem de tarifare eficient – nu ar permite atingerea unei mobilități durabile. Aceasta a arătat că aplicarea unor taxe de utilizare diferențiate s-a dovedit mai eficientă decât folosirea taxelor de transport obișnuite în procesul de combatere a poluării atmosferice, poluării sonore și a congestiei din transportul rutier.

A fost efectuată o comparație a avantajelor și dezavantajelor sistemelor de taxare obligatorii și, respectiv, facultative din domeniul transportului rutier de mărfuri. Conform rezultatelor, în timp ce în statele membre cu trafic intens există beneficii clare și imediate, în statele membre cu trafic redus sunt necesare studii suplimentare pentru a stabili viabilitatea financiară a sistemelor de taxare a costurilor externe.

A fost analizată, de asemenea, posibilitatea perceperii unui tarif sau a unei taxe specifice pentru emisiile de dioxid de carbon, adăugate taxelor privind poluarea atmosferică și fonică. Concluzia a fost că, în pofida faptului că aceasta ar putea aduce beneficii suplimentare, pentru reducerea emisiilor cu efect de seră, ar fi mai utilă o abordare mai coordonată la nivelul UE, care să se bazeze pe sistemul de comercializare a emisiilor sau pe un element comun privind taxarea combustibililor cuprins directiva privind impozitarea energiei.

De asemenea, a fost evaluat impactul perceperii unei taxe de congestie pe rutele cu trafic intens. Această opțiune ar avea ca efect reducerea congestiei și ar reduce în mod semnificativ atât poluarea, cât și emisiile de dioxid de carbon, în special în condițiile aplicării aceluiași taxă și în cazul autovehiculelor.

S-a constatat, de asemenea, că extinderea domeniului de aplicare al sistemelor de taxare specifice rețelei transeuropene la alte drumuri interurbane ar putea evita problema potențială a devierii traficului de pe autostrăzile cu plată spre drumurile interurbane fără taxe de trecere.

Totodată, au fost analizate avantajele și dezavantajele alocării veniturilor din taxarea costurilor externe, atât din perspectiva economică, cât și din punct de vedere al facilitării unor mai bune înțelegeri și sprijin între utilizatorii transporturilor.

De asemenea, evaluarea preconizează că adoptarea de către toate statele membre a unui sistem de tarifare rutieră, astfel cum permite propunerea, va conduce la o reducere semnificativă a emisiilor locale de poluanți și de dioxid de carbon generate de transportul rutier de marfă, precum și a accidentelor rutiere și a congestiei

⁶ Rezumatul contribuțiilor primite, precum și un raport al audierilor este disponibil la următoarea adresă: www.ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm.

⁷ „Handbook on the estimation of external cost in the transport sector” (Manual privind estimarea costurilor externe în sectorul transporturilor) http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.

traficului. Variația taxelor în funcție de standardele de emisie Euro va accelera reînnoirea parcului rutier, având ca efect îmbunătățirea performanțelor ecologice. Efectele pozitive în ceea ce privește congestionarea vor antrena o reducere cu 8% a consumului de motorină de către camioane și, prin urmare, o diminuare a emisiilor de dioxid de carbon datorate transportului. Aceasta ar constitui o contribuție evidentă la reducerea poluării și combaterea schimbărilor climatice. Nu va exista niciun efect asupra nivelului general al mobilității [pentru mai multe detalii, a se consulta SEC(2008) 2208].

3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

3.1. Rezumatul acțiunii propuse

Directiva propusă permite statelor membre să integreze în taxele de trecere percepute pentru vehiculele grele de marfă o sumă care reflectă costul poluării atmosferice și fonice cauzate de trafic. Aceasta permite, de asemenea, calcularea taxelor de trecere pe baza costurilor cauzate de congestionare impuse celorlalte vehicule. Sumele vor varia în funcție de distanța parcursă, de locul și momentul utilizării drumurilor, pentru a reflecta cât mai fidel aceste costuri externe. Veniturile obținute vor trebui alocate de către statele membre la realizarea unor proiecte care vizează creșterea durabilității transporturilor, precum cele din domeniul cercetării și dezvoltării unor vehicule mai ecologice și mai eficiente din punct de vedere energetic, proiecte care să atenueze efectele poluării generate de transportul rutier sau care vizează construirea de capacități de infrastructură alternative pentru utilizatori.

Statele membre care optează pentru această soluție trebuie să respecte principiile comune de taxare și mecanismele de notificare și raportare a sistemelor de taxare către Comisie. Statele membre trebuie să desemneze autorități independente care să fixeze categoriile de costuri taxabile prin aplicarea unei metode comune care poate fi cu ușurință monitorizată și adaptată progreselor științifice. Aceasta va asigura că transparența sistemelor de taxare, proporționalitatea în raport cu obiectivele urmărite, precum și caracterul nediscriminatoriu în raport cu naționalitatea transportatorilor.

Taxa trebuie colectată prin intermediul unor sisteme electronice care nu împiedică fluiditatea traficului și nici dificultăți la punctele de plată a taxelor de trecere și care pot fi extinse ulterior la alte părți ale rețelei fără investiții suplimentare importante. Este prevăzută o perioadă de tranziție pentru sistemele actuale dotate cu bariere. Pentru a evita taxarea necuvenită a utilizatorilor, atunci când o taxă pentru costurile congestionării și poluării este combinată cu o taxă de recuperare a costului infrastructurii, trebuie îndeplinite o serie de alte condiții.

Propunerea extinde domeniul de aplicare al directivei actuale dincolo de rețeaua transeuropeană pentru a evita aplicarea unor sisteme de tarifare eterogene în cadrul coridoarelor principale de transport și al altor drumuri interurbane. Aceasta facilitează aplicarea dispozițiilor directivei actuale privind creșterea taxelor de trecere în zonele montane în vederea cofinanțării proiectelor comunitare prioritare.

Aceasta nu interzice statelor membre să aplice pe drumurile urbane taxe de reglementare special destinate reducerii congestionării sau combaterii efectelor negative asupra mediului în zonele urbanizate.

3.2. Temeiul juridic, principiile subsidiarității și proporționalității

Propunerea are la bază articolul 71 din tratat, întrucât îmbunătățirea eficienței și performanțelor ecologice ale transportului rutier de mărfuri este un obiectiv-cheie al politicii comune în domeniul transporturilor.

Propunerea respectă principiile subsidiarității și proporționalității. Având în vedere importanța transporturilor pentru funcționarea pieței interne, dimensiunea sa transfrontalieră și costurile externe crescânde, este necesară stabilirea de principii comune de taxare pentru toate drumurile interurbane, inclusiv pentru rețeaua transeuropeană, care să permită statelor membre recuperarea costurilor externe prin intermediul taxelor de trecere. Acest obiectiv poate fi atins doar prin modificarea directivei existente și, prin urmare, nu poate fi realizat numai de statele membre.

Propunerea lasă statelor membre libertatea de a decide asupra percepției de taxe de trecere sau nu, pe ce axe rutiere, și dacă să integreze sau nu în prețul acestora costurile locale ale congestiei și ale efectelor negative asupra mediului. De asemenea, alegerea proiectelor care vor fi finanțate cu veniturile provenind din perceperea taxelor de trecere rămâne la aprecierea statelor membre, sub rezerva ca aceste proiecte să contribuie la o mobilitate durabilă. Prin urmare, propunerea nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivelor acesteia.

Instrumentul propus este o directivă întrucât un regulament ar restrânge în mod nejustificat marja de apreciere a statelor membre.

Întrucât abordează un aspect cu relevanță pentru întreg Spațiul Economic European, directiva ar trebui extinsă, prin urmare, la acesta.

Directiva nu va afecta bugetul comunitar.

4. EXPLICAREA DETALIATĂ A PROPUNERII

Articolul 2 prevede noi definiții privind taxele de trecere, taxele privind costurile infrastructurii, taxele bazate pe costurile externe, costurile poluării atmosferice și fonice cauzate de trafic, precum și costurile congestiei. Conceptul anterior de taxă de trecere medie ponderată este înlocuit de cel de taxă privind infrastructura medie ponderată.

Articolul 7 precizează că un stat membru nu poate impune atât taxe de trecere la nivel național, cât și taxe de utilizare, trebuind să opteze pentru unul din cele două sisteme.

Articolul 7a precizează raporturile dintre valorile zilnice, săptămânale, lunare și anuale ale taxelor bazate pe durata utilizării (viniete) pentru a se asigura că taxele plătite nu sunt discriminatorii pentru utilizatorii ocazionali care sunt, în general, transportatori străini.

Articolul 7b permite statelor membre să perceapă prin intermediul taxelor de trecere fie o taxă calculată pe baza costurilor generate poluarea atmosferică, fonică și congestia cauzate de trafic, fie o taxă pentru recuperarea costurilor privind construirea, întreținerea și exploatarea infrastructurii, fie ambele.

Articolul 7c impune diferențierea taxei bazate pe costurile externe în funcție de tipurile de vehicule, drumuri și perioadele de timp. Quantumul taxei va fi stabilit de către o autoritate independentă în conformitate cu metoda stabilită la anexa IIIa.

Articolul 7e permite o creștere a taxelor de trecere pentru alte drumuri decât cele principale, pentru care se aplică o majorare în zonele montane, și introduce o regulă pentru a evita dubla impozitare atunci când o taxă bazată pe costurile externe este percepută în același timp cu o majorare.

Articolul 7f alineatul (5) evită dubla impozitare care ar rezulta din variația dublă a taxei privind costul infrastructurii și a taxei bazate pe costurile externe.

Articolul 7g actualizează cerințele privind notificarea.

Articolul 7h interzice acordarea de reduceri sau diminuări ale taxelor bazate pe costurile externe.

Articolul 7i impune colectarea unei taxe bazate pe costurile externe prin intermediul unui sistem electronic de taxare a trecerii care nu împiedică fluiditatea traficului și care poate fi extins ulterior fără nevoia instalării de bariere care presupun investiții suplimentare semnificative. Este prevăzută o perioadă de tranziție pentru taxe de trecere actuale. De asemenea, transportatorului va trebui să i se furnizeze un document care să specifice valoarea taxei de trecere.

Articolul 8b asigură implicarea Comisiei în cazul în care mai multe state membre cooperează în vederea introducerii unui sistem de taxe de trecere.

Articolul 9 alineatul (1) litera (a) precizează că taxele de reglementare nu sunt permise în zonele urbanizate.

Articolul 9 alocă partea taxelor de trecere bazate pe costuri externe unor măsuri diverse care contribuie la caracterul durabil al transportului.

Articolele 9b și 9c abilitază Comisia să adapteze metoda de calcul a taxelor la progresele științifice.

Articolul 11 prevede obligația statelor membre și a Comisiei de a întocmi rapoarte. Un raport privind o nouă extindere a domeniului de aplicare al directivei este prevăzut până la 31 decembrie 2013.

Alte articole reiterează dispozițiile existente și sunt introduse pentru motive de claritate juridică.

(Articolele se referă la directiva modificată și nu la directiva de modificare).

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 71 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei¹,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social²,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor³,

hotărând în conformitate cu procedura stabilită la articolul 251 din tratat,

întrucât:

- (1) Promovarea unui transport durabil este un element cheie al politicii comune a transporturilor. În acest scop, efectele negative ale transportului trebuie reduse, în special congestionarea, care împiedică mobilitatea, poluarea, care are efecte nocive asupra sănătății și mediului precum și contribuția acesteia la schimbările climatice. În plus, cerințele în materie de protecția mediului trebuie integrate în definirea și punerea în aplicare a altor politici comunitare, inclusiv politica comună în domeniul transporturilor.
- (2) Obiectivul reducerii efectelor negative ale transportului trebuie atins astfel încât să evite crearea de obstacole excesive în calea libertății de circulație, în interesul creșterii economice solide și a funcționării corespunzătoare a pieței interne.
- (3) Pentru optimizarea sistemului de transport, în consecință, politica comună a transporturilor trebuie să pună în practică o serie de instrumente care să permită îmbunătățirea infrastructurii transporturilor și a tehnologiilor, precum și o gestionare mai eficientă a cererii în domeniul transporturilor. Aceasta necesită aplicarea în continuare a principiului „utilizatorului plătit” și dezvoltarea principiului „poluatorului plătit” în sectorul transporturilor.

¹ JO L [...], [...], p. [...].

² JO L [...], [...], p. [...].

³ JO L [...], [...], p. [...].

- (4) Articolul 11 din Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁴ a invitat Comisia să prezinte un model de evaluare a costurilor externe generate de folosirea infrastructurii de transport, pentru a servi ca bază pentru viitoarele calcule ale taxelor (tarifelor) de utilizare a infrastructurii. Acest model trebuia însoțit de o evaluare a impactului a internalizării costurilor externe pentru toate modurile de transport și, după caz, de noi propuneri de revizuire a acestei directive.
- (5) Pentru a trece la aplicarea unei politici durabile în domeniul transporturilor, prețurile acestora trebuie să reflecte mai fidel costurile generate de poluarea atmosferică și fonică rezultate în urma traficului, de schimbările climatice și congestiunea rezultate în urma folosirii reale a vehiculelor, trenurilor, avioanelor sau vapoarelor, în vederea optimizării utilizării infrastructurii, reducerii poluării locale, gestionării congestiunii și luptei împotriva schimbărilor climatice, la un cost cât mai redus pentru economie. Aceasta necesită o abordare graduală în cazul tuturor modurilor de transport și luarea în considerare a particularităților acestora.
- (6) În sectorul transportului rutier, taxele de trecere fiind percepute pentru utilizarea infrastructurii în funcție de distanța parcursă, acestea constituie un instrument economic viabil și eficient pentru atingerea acestui obiectiv. Într-adevăr, acestea sunt direct legate de utilizarea infrastructurii și pot varia în funcție de distanța parcursă, performanțele ecologice ale vehiculelor, precum și timpul și locul utilizării acestora și pot fi fixate, prin urmare, la un nivel care reflectă costul poluării și congestiunii generate de utilizarea reală a vehiculelor. În plus, taxele de trecere nu creează nici o distorsionare a concurenței pe piața internă, întrucât vizează toți operatorii, indiferent de statul membru de origine sau de stabilire, proporțional cu intensitatea folosirii rețelei rutiere.
- (7) Evaluarea impactului reflectă că aplicarea taxelor de trecere calculate în funcție de costurile poluării și, pe arterele aglomerate, în funcție de costul congestiunii, ar avea un efect benefic asupra sistemului de transport și ar contribui la strategia Comunității de luptă împotriva schimbărilor climatice. Aceasta ar conduce la reducerea congestiunii și poluării locale prin încurajarea utilizării vehiculelor mai ecologice, având ca rezultat optimizarea abordării logistice și reducerea călătoriilor fără încărcătură la întoarcere. De asemenea, ar juca indirect un rol important în reducerea consumului de combustibili și în la combaterea schimbărilor climatice. Taxele de trecere al căror preț integrează un element de cost legat de congestiune pentru utilizarea rutelor aglomerate se vor dovedi mai eficiente în reducerea congestiunii dacă statele membre includ în cadrul unui mecanism similar alți utilizatori ai drumurilor cărora nu li se aplică directiva.
- (8) Costurile poluării atmosferice și fonice cauzate de trafic, cele ale congestiunii, precum costurile pentru sănătate, inclusiv privind asistența medicală, pierderea recoltelor și alte pierderi ale producției, precum și costurile sociale, sunt suportate pe teritoriul statului membru în care are loc operațiunea de transport. Principiul poluatorului plătește va fi pus în aplicare prin taxarea costurilor externe, ceea ce va contribui, de asemenea, la reducerea costurilor externe.

⁴ JO L 187, 20.7.1999, p. 42. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/103/CE a Consiliului (JO L 363, 20.12.2006, p. 344).

- (9) Modelul conceput de Comisie pentru calcularea costurilor externe bazate pe costurile poluării atmosferice și fonice cauzate de trafic și pe costurile congestiei oferă metode fiabile și o serie de valori unitare care pot constitui deja o bază pentru calcularea taxelor de utilizare a drumurilor.
- (10) Există încă incertitudini privind costurile și beneficiile sistemelor necesare pentru aplicarea taxelor de utilizare diferențiate pe rutele cu trafic redus. Până când incertitudinile sunt înlăturate, o abordare flexibilă la nivel comunitar pare a fi cea mai adecvată. Această abordare flexibilă ar trebui să permită statelor membre să decidă dacă să introducă sau nu taxe bazate pe costurile externe și pe ce drumuri, în funcție de caracteristicile naționale și locale ale rețelei.
- (11) Taxele de utilizator bazate pe durată și taxele de trecere nu trebuie aplicate simultan pe teritoriul unui stat membru, pentru a evita fragmentarea sistemelor de taxare cu efecte negative asupra industriei transporturilor, cu excepția unor cazuri specifice când este necesară finanțarea construcției de tuneluri, poduri sau pasaje montane.
- (12) Taxele de utilizare bazate pe durată și percepute zilnic, săptămânal, lunar sau anual nu ar trebui să discrimineze utilizatorii ocazionali, având în vedere probabilitatea ca o mare parte a acestor utilizatori să nu fie transportatori naționali. Prin urmare, trebuie stabilit un raport mai precis între taxele zilnice, săptămânale, lunare și anuale.
- (13) Trebuie evitate sistemele de taxare divergente privind rețeaua transeuropeană și alte părți ale rețelei rutiere care pot fi utilizate pentru traficul internațional. Ar trebui aplicate aceleași principii de taxare pentru întreaga rețea rutieră interurbană.
- (14) Ar trebui să se permită ca taxele de trecere calculate în funcție de distanța parcursă să includă un element de cost extern bazat pe costurile poluării atmosferice și fonice cauzate de trafic. În plus, în zonele de obicei cu trafic intens și în timpul orelor de vârf, ar trebui să se permită ca respectivele costuri ale congestiei, care sunt suportate, în general, la nivel local să fie recuperate prin intermediul taxei bazate pe costuri externe. Ar trebui să se permită ca elementul de cost extern integrat în taxele de trecere să fie inclus în costul infrastructurii, sub rezerva ca în momentul calculării costurilor să fie respectate anumite condiții și să se evite taxarea necuvenită.
- (15) Pentru a reflecta mai bine costurile poluării atmosferice și fonice cauzate de trafic, precum și costurile generate de congestie, taxarea costurilor externe trebuie să varieze în funcție de tipul drumului, tipul de vehicul și de perioade - de exemplu, perioade de vârf zilnice, săptămânale sau sezoniere, perioade în afara celor de vârf și pe timp de noapte.
- (16) Buna funcționare a pieței interne necesită un cadru comunitar, pentru a se asigura că taxele de trecere stabilite în baza costurilor locale ale poluării atmosferice și fonice datorate traficului și a costurilor generate de congestie sunt transparente, proporționale și nediscriminatorii. Aceasta necesită principii comune de taxare, metode de calcul și valori unitare ale costurilor externe bazate pe metode științifice recunoscute, precum și mecanisme de notificare și raportare a sistemelor de taxare către Comisie.

- (17) Autoritatea care stabilește nivelul de taxare a costurilor externe nu trebuie să aibă un interes direct să fixeze o valoare nejustificat de ridicată și, prin urmare, trebuie să fie independentă de organismul care colectează și gestionează veniturile provenite din taxele de trecere. Experiența a arătat că majorarea taxelor de trecere în zonele montane în vederea finanțării unor proiecte prioritare ale rețelei transeuropene nu este o opțiune practică pentru operatorii de infrastructură dacă, în urma creșterii taxei de trecere, traficul este deviat într-o asemenea măsură încât implică o pierdere de venituri. Pentru a remedia această situație, trebuie autorizată o majorare pe rutele alternative spre care altfel ar putea fi deviat traficul.
- (18) Pentru a acorda prioritate construirii unor proiecte prioritare la nivel european, statele membre care au posibilitatea de a aplica o majorare ar trebui să folosească această opțiune anterior taxării costurilor externe. Pentru a se evita o taxare necuvenită a utilizatorilor, nu trebuie combinată o taxare a costurilor externe cu o majorare, cu excepția cazului în care costurile externe depășesc nivelul majorării deja percepute. Într-o asemenea situație, este indicat ca valoarea majorării să fie dedusă din taxarea costurilor externe.
- (19) În cazul perceperii unor taxe diferențiate ale costurilor externe, o variație a taxei de utilizare a infrastructurii pentru reducerea congestiunilor, optimizarea utilizării infrastructurii, minimizarea degradării infrastructurii și creșterea siguranței rutiere ar reprezenta o sarcină inutilă pentru anumite categorii de utilizatori și trebuie, în consecință, interzisă.
- (20) Acordarea de reduceri sau diminuarea taxelor bazate pe costurile externe nu ar trebui permise întrucât ar constitui un risc major de discriminare în raport cu anumite categorii de utilizatori.
- (21) Taxarea costurilor externe prin intermediul taxelor de trecere va fi mai eficace în influențarea deciziilor din domeniul transportului, dacă utilizatorii cunosc aceste costuri. Prin urmare, acestea trebuie identificate în mod corespunzător într-o declarație, factură sau un document echivalent furnizat de operatorul taxei de trecere. În plus, un asemenea document poate facilita facturarea costurilor externe de către transportatori în sarcina expeditorului sau oricăror alți clienți.
- (22) Utilizarea sistemelor electronice de percepere a taxelor de trecere este esențială pentru a evita afectarea fluidității traficului și pentru a preveni efectele negative asupra mediului la nivel local cauzate de cozile la barierele punctelor de plată a taxelor de trecere. Prin urmare, este recomandabil să se asigure că veniturile provenite din taxarea costurilor externe sunt colectate prin intermediul unui asemenea sistem, care este în conformitate 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 Comunității⁵ care prevede măsuri adecvate și proporționale pentru a se asigura că preocupările de ordin tehnic, juridic, comercial, privind protecția datelor și protecția vieții private sunt luate în considerare în mod corespunzător la punerea în aplicare a sistemelor de taxare electronice. În plus, asemenea sisteme ar trebui concepute fără bariere laterale, astfel încât să permită extinderea ulterioară și cu

⁵ JO L 166, 30.4.2004, p. 124. Versiune rectificată în JO L 200, 7.6.2004, p. 50.

costuri reduse la orice axe rutiere paralele. Cu toate acestea, trebuie prevăzută o perioadă de tranziție pentru a permite luarea măsurilor de adaptare necesare.

- (23) Din motive de claritate juridică, ar trebui să se specifice unde sunt permise taxele de reglementare, special concepute pentru reducerea congestionării sau pentru a combate efectele negative asupra mediului, inclusiv protecția calității aerului.
- (24) În conformitate cu obiectivele politicii în domeniul transporturilor vizate de prezenta directivă, veniturile suplimentare generate din taxarea costurilor externe ar trebui să fie alocate pentru finanțarea de proiecte care răspund unui interes comunitar general și să fie concepute pentru promovarea mobilității durabile, în sens larg. Prin urmare, asemenea proiecte ar trebui să vizeze facilitarea stabilirii unei tarifări eficiente, reducerea la sursă a poluării generate de transportul rutier, atenuarea efectelor sale, îmbunătățirea performanțelor vehiculelor în ceea ce privește consumul de energie și emisiile de dioxid de carbon, precum și dezvoltarea infrastructurii alternative pentru utilizatorii transporturilor. Aceasta include, de exemplu, cercetarea și dezvoltarea privind autovehiculele mai puțin poluante și implementarea componentei „transporturi” a planurilor de acțiune vizate de Directiva 96/62/CE a Consiliului din 27 septembrie 1996 privind evaluarea și gestionarea calității aerului înconjurător⁶ și Directiva 2002/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 iunie 2002 privind evaluarea și gestiunea zgomotului ambiental⁷, care ar putea cuprinde măsuri de atenuare a poluării atmosferice și fonice datorate traficului din jurul marilor infrastructuri și din aglomerări. Alocarea acestor venituri nu exonerează statele membre de obligația prevăzută la articolul 88 alineatul (3) din tratat de a notifica Comisiei anumite măsuri naționale și nici nu aduce atingere rezultatelor unei proceduri inițiate în temeiul articolelor 87 și 88 din tratat.
- (25) Pentru a facilita interoperabilitatea dispozitivelor de plată a taxelor de trecere, ar trebui să fie permisă cooperarea a două sau mai multe state membre, în vederea introducerii unui sistem comun de taxe de trecere, sub rezerva respectării anumitor condiții.
- (26) O evaluare cuprinzătoare a experienței acumulate de acele state membre care aplică taxarea costurilor externe, în conformitate cu prezenta directivă, ar trebui trimisă de către Comisie în timp util Parlamentului European și Consiliului. De asemenea, această evaluare ar trebui să cuprindă o analiză cu privire la progresele înregistrate în aplicarea strategiei de combatere a schimbărilor climatice, în definirea unui element comun privind taxarea combustibililor legat de schimbările climatice prevăzute de Directiva 2003/96/CE a Consiliului din 27 octombrie 2003 privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității⁸, inclusiv a combustibililor folosiți de vehiculele grele de marfă. În lumina acestor progrese, ar trebui inclusă problema emisiilor de dioxid de carbon și ar trebui efectuată o analiză a oricăror acțiuni ulterioare adecvate care trebuie întreprinse.
- (27) Articolul 55 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului din 11 iulie 2006 de stabilire a anumitor dispoziții generale privind Fondul European de

⁶ JO L 296, 21.11.1996, p. 55. Directivă modificată prin Regulamentul (CE) nr. 1882/2003 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 284, 31.10.2003, p. 1).

⁷ JO L 189, 18.7.2002, p. 12.

⁸ JO L 283, 31.10.2003, p. 51. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2004/75/CE (JO L 157, 30.4.2004, p. 100. Versiune rectificată în JO L, 2.6.2004, p. 31).

Dezvoltare Regională, Fondul Social European și Fondul de Coeziune și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1260/1999⁹, prevede că veniturile generate din taxele suportate în mod direct de către utilizatori trebuie luate în considerare în determinarea deficitului de finanțare, în cazul unui proiect generator de venituri. Cu toate acestea, întrucât veniturile generate de o taxare a costurilor externe sunt alocate unor proiecte care vizează reducerea poluării rutiere la sursă, atenuarea efectelor acesteia, îmbunătățirea performanțelor energetice și reducerea emisiilor de dioxid de carbon ale vehiculelor, precum și dezvoltarea unor infrastructuri alternative pentru utilizatorii transporturilor, veniturile nu ar trebui luate în considerare la calcularea deficitului de finanțare.

- (28) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive trebuie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei¹⁰.
- (29) În special, Comisia ar trebui abilitată să adapteze anexele 0, III, IIIa și IV la progresele științifice și tehnice, și anexele I și II la inflație. Deoarece aceste măsuri au un caracter general și vizează modificarea elementelor neesențiale din prezenta directivă, ele trebuie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.
- (30) Întrucât obiectivele acțiunii care vizează promovarea unei taxări diferențiate în funcție de costurile externe, ca element care să contribuie la un transport durabil, nu pot fi realizate în mod satisfăcător numai de statele membre și, prin urmare, datorită importanței caracterului transfrontalier al transportului, pot fi realizate mai bine la nivelul Comunității, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor în cauză,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

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

- (1) La articolul 2, punctele (b) și (ba) se înlocuiesc cu următoarele:
- „(b) „taxa de trecere” înseamnă o anumită sumă , plătită pentru un vehicul în funcție de distanța parcursă pe o infrastructură anume, cuprinzând o taxă de utilizare a unei infrastructuri și/sau o taxă bazată pe costurile externe;
- (ba) „taxa de utilizare a infrastructurii” înseamnă o taxă percepută prin intermediul unei taxe de trecere, în vederea recuperării costurilor privind infrastructura suportate de un stat membru;

⁹ JO L 210, 31.7.2006, p. 25. Regulament modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1989/2006 (JO L 411, 30.12.2006, p. 6).

¹⁰ JO L 184, 17.7.1999, p. 23. Decizie modificată prin Decizia 2006/512/CE (JO L 200, 22.7.2006, p. 11).

- (bb) „taxa bazată pe costurile externe” înseamnă o taxă percepută prin intermediul unei taxe de trecere, în vederea recuperării costurilor suportate de un stat membru, generate de poluarea atmosferică, fonică și congestiunea rezultate în urma traficului;
- (bc) „costul poluării atmosferice datorate traficului” înseamnă costul daunelor provocate de eliberarea în atmosferă a unor emisii nocive în timpul funcționării unui vehicul;
- (bd) „costul poluării fonice datorate traficului” înseamnă costul daunelor provocate de zgomotul emis de un vehicul sau creat de interacțiunea dintre un vehicul și suprafața drumului;
- (be) „costul congestiunii” înseamnă costul suplimentar din punct de vedere al timpului pierdut, al nesiguranței în ceea ce privește durata traseelor, al creșterii consumului de combustibil și cheltuielilor de întreținere impuse celorlalte vehicule atunci când utilizarea infrastructurii atinge capacitatea maximă;
- (bf) „taxa medie ponderată de utilizare a infrastructurii” înseamnă venitul total provenit dintr-o taxă de utilizare a infrastructurii care este colectată pe o perioadă determinată, raportat la numărul de kilometri - vehicul parcurși pe axele rutiere unde se percepe taxa în perioada respectivă;
- (bg) „taxa medie ponderată bazată pe costurile externe” înseamnă venitul total provenit dintr-o taxă bazată pe costurile externe colectată pe o perioadă determinată, divizat la numărul de kilometri pe vehicul parcurși pe axele rutiere unde se percepe taxa în perioada respectivă;”.

(2) Articolele 7, 7a și 7b se înlocuiesc cu următoarele:

„Articolul 7

1. Statele membre pot menține sau introduce taxe de trecere și/sau taxe de utilizare pe rețeaua lor rutieră sau în anumite sectoare ale acesteia, în conformitate cu condițiile stabilite la alineatele (2), (3) și (4) de la prezentul articol și de articolele 7a-7j.
2. Statele membre nu vor impune pe teritoriul lor, în același timp, taxe de trecere și taxe de utilizare pentru o anumită categorie de vehicule. Cu toate acestea, un stat membru care instituie taxe de utilizare pe rețeaua lui, poate impune, de asemenea, taxe de trecere pentru utilizarea podurilor, tunelelor și pasajelor montane.
3. Taxele de trecere și taxele de utilizare se aplică fără discriminare, directă sau indirectă, pe motiv de naționalitate a transportatorului, stat membru sau țara terță de stabilire a transportatorului sau de înmatriculare a vehiculului ori de originea sau destinația operațiunii de transport.
4. Statele membre pot să prevadă rate reduse ale taxelor de trecere sau ale taxelor de utilizare sau exonerări de la plata acestora pentru vehiculele exceptate de la obligația de a instala și utiliza aparatura de înregistrare în conformitate cu

Regulamentul (CEE) nr. 3821/85* al Consiliului, precum și în cazurile reglementate de și sub rezerva condițiilor prevăzute la articolul 6 alineatul (2) literele (a) și (b) din prezenta directivă.

5. Până la 31 decembrie 2011, un stat membru poate decide să aplice taxe de trecere și/sau taxe de utilizare doar pentru vehiculele care au greutatea încărcată maximă admisă de minimum 12 tone. Începând cu 1 ianuarie 2012, taxele de trecere și/sau taxele de utilizare se aplică pentru toate vehiculele, în sensul articolului 2, litera (d), cu excepția cazului în care un stat membru consideră că o extindere la vehiculele de mai puțin de 12 tone:
 - (a) ar crea efecte negative grave asupra fluidității traficului, asupra mediului, nivelurilor de zgomot, congestionării sau sănătății sau
 - (b) ar antrena costuri administrative care depășesc 30 % din veniturile suplimentare pe care le-ar genera această extindere.

Articolul 7a

1. Taxele de utilizare sunt proporționale cu durata utilizării infrastructurii și sunt valabile pentru o zi, o săptămână, o lună sau un an. Mai precis, tariful anual nu trebuie să fie mai mic decât de 80 de ori tariful zilnic, tariful lunar mai mic decât 13 ori tariful zilnic, iar tariful săptămânal de cinci ori mai mic decât tariful zilnic.

Un stat membru poate aplica doar valori anuale pentru vehiculele înmatriculate în statul membru respectiv.

2. Taxele de utilizare, inclusiv costurile administrative, se stabilesc de către statele membre respective, pentru toate categoriile de vehicule, la o valoare care să nu depășească tarifele maxime stabilite în anexa II.

Articolul 7b

1. Taxa de utilizare a infrastructurii are la bază principiul recuperării costurilor infrastructurii. Taxa medie ponderată de utilizare a infrastructurii 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 sau o marjă de profit bazată pe condițiile pieței.
2. Taxa bazată pe costurile externe se raportează la costul poluării atmosferice și fonice datorate traficului, luate în considerare împreună sau separat. Pe sectoarele rutiere afectate de congestionare taxa bazată pe costurile externe poate include, de asemenea, costul congestionării din timpul perioadelor când acest sectoare sunt, de obicei, aglomerate.
3. Costurile luate în considerare se referă la rețea sau la partea de rețea pe care sunt impuse taxele de trecere și la vehiculele care sunt supuse taxării. Statele membre pot să aleagă să recupereze numai un procent din aceste costuri.

Articolul 7c

1. Taxa bazată pe costurile externe variază în funcție de tipul de drum și categoria de emisii Euro, precum și de durată, în cazurile în care taxa include costul congestionării sau costul poluării fonice datorate traficului.
2. Valoarea taxei bazate pe costurile externe pentru fiecare combinație de categorie de vehicul, tip de drum și durată, este fixată în conformitate cu cerințele minime, cu formula comună și în funcție de costurile externe taxabile maxime din anexa IIIa.
3. Valoarea taxei bazate pe costurile externe este stabilită de o autoritate desemnată de statul membru în acest scop. Din punct de vedere juridic și financiar, autoritatea este independentă de organizația responsabilă de gestionarea sau colectarea parțială sau totală a taxei. Cu toate acestea, dacă respectiva organizație este controlată de statul membru, autoritatea poate fi o entitate administrativă a statului respectiv.

Articolul 7d

1. Statele membre calculează taxa de utilizare a infrastructurii folosind o metodologie bazată pe principiile de calcul de bază stabilite în anexa III.
2. Pentru taxele de concesiune, nivelul maxim al taxei de utilizare a infrastructurii este echivalent cu valoarea care ar fi rezultat prin folosirea unei metodologii bazate pe principiile de calcul de bază stabilite în anexa III sau inferior acestei valori. Evaluarea unei asemenea echivalențe este calculată în raport cu o perioadă de referință suficient de lungă, adecvată naturii respectivului contract de concesiune.
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 alineatul (1) și (2), atât timp cât aceste modalități rămân în vigoare și sub rezerva ca ele să nu fie modificate substanțial.

Articolul 7e

1. În cazuri excepționale privind infrastructura din regiunile montane și după informarea prealabilă a Comisiei, taxa de utilizare a infrastructurii poate fi majorată pentru anumite sectoare afectate de congestionare intensă sau a căror utilizare de către vehicule provoacă daune importante mediului, sub rezerva ca:
 - (a) venitul generat din majorare să fie investit în finanțarea de proiecte prioritare de interes european identificate în anexa III la Decizia nr. 1692/96/CE, care contribuie în mod direct la atenuarea congestionării sau la reducerea efectelor negative asupra mediului și care se referă la același coridor ca sectorul de drum pentru care se aplică majorarea;

- (b) majorarea să nu depășească 15% din taxa medie ponderată de utilizare a infrastructurii calculată în conformitate cu articolul 7b alineatul (1) și articolul 7d, cu excepția cazului în care venitul generat este investit în sectoarele transfrontaliere ale proiectelor prioritare de interes european care vizează infrastructura din regiuni montane, caz în care majorarea nu poate depăși 25 %;
- (c) aplicarea majorării să nu conducă la un tratament inechitabil privind traficul comercial, în raport cu alți utilizatori ai drumurilor;
- (d) o descriere a locului exact unde este percepută majorarea și o dovadă a deciziei de finanțare a realizării lucrărilor menționate la punctul (a) să fie transmise Comisiei anterior aplicării majorării și
- (e) perioada pentru care urmează să se aplice majorarea să fie definită și delimitată înainte de aplicare și să fie conformă, în privința venitului planificat care urmează să fie generat, cu planurile financiare și analiza costuri/beneficii ale proiectelor cofinanțate cu veniturile provenite din majorare.

Primul paragraf se aplică noilor proiecte transfrontaliere care fac obiectul unui acord între toate statele membre implicate în proiectul respectiv.

2. După informarea Comisiei, poate fi aplicată o majorare la un sector al drumului care corespunde unei rute alterative celei pe care se aplică majorarea menționată la alineatul (1), dacă:
 - aplicarea unei majorări ar conduce la o deviere a unei părți semnificative a traficului către această rută alternativă și
 - sunt respectate condițiile prevăzute la alineatul (1) primul paragraf literele (a)–(e).
3. O taxă de utilizare a infrastructurii care face obiectul unei variații în conformitate cu articolul 7f poate fi majorată.
4. Atunci când primește informațiile solicitate de la un stat membru care intenționează să aplice o majorare, Comisia comunică aceste informații tuturor membrilor comitetului prevăzut la articolul 9c. În cazul în care Comisia consideră că majorarea planificată nu satisface condițiile menționate la alineatul (1) sau că majorarea planificată va avea efecte negative semnificative asupra dezvoltării economice a regiunilor periferice, poate respinge sau poate cere modificarea planurilor de taxare transmise de către statul membru în cauză, în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 9c alineatul (2).
5. Pe sectoarele rutiere unde sunt îndeplinite criteriile de aplicare a unei majorări în conformitate cu alineatul (1), statele membre pot percepe o taxă bazată pe costurile externe doar dacă este aplicată o majorare.
6. Valoarea majorării este dedusă din valoarea taxei bazate pe costurile externe calculată în conformitate cu articolul 7c.

Articolul 7f

1. Valoarea taxelor de trecere care includ doar o taxă de utilizare a infrastructurii poate varia în funcție de standardele de emisii Euro, astfel încât nicio taxă de trecere să nu depășească cu mai mult de 100% taxa percepută pentru vehicule echivalente care respectă cele mai stricte standarde de emisii.
2. Dacă în cazul unei verificări, un șofer nu poate prezenta documentele necesare ale vehiculului care să ateste standardele de emisii EURO, statele membre pot aplica cele mai ridicate taxe posibile.
3. Taxele de trecere care includ doar o taxă de utilizare a infrastructurii pot varia, de asemenea, pentru atingerea diferitelor scopuri, precum reducerea congestiunilor, minimizarea daunelor provocate infrastructurii, optimizarea utilizării infrastructurii vizate sau promovarea siguranței rutiere, sub rezerva ca:
 - (a) variația să fie transparentă, făcută publică și aplicabilă tuturor utilizatorilor în condiții de egalitate;
 - (b) variația să fie aplicată în funcție de momentul zilei, de zi sau de anotimp și
 - (c) nici o taxă să nu fie cu peste 100% mai mare decât taxa cea mai mică percepută într-un anumit moment al zilei, o anumită zi sau anotimp.
4. Variațiile menționate la alineatele (1) și (3) nu sunt concepute să genereze venituri suplimentare din taxe. Orice creștere neprevăzută a veniturilor este compensată printr-o modificare a structurii variației care trebuie efectuată în termen de doi ani de la sfârșitul exercițiului contabil al anului în care a fost generat venitul.
5. Dacă o taxă de trecere include o taxă bazată pe costurile externe, alineatele (1) și (3) nu se aplică componentei taxei care corespunde taxei de utilizare a infrastructurii.

Articolul 7g

1. Cu cel puțin șase luni înainte de aplicarea unui nou sistem de taxare a utilizării infrastructurii, statele membre transmit Comisiei:
 - (a) pentru alte sisteme de taxare decât cele care implică taxele de concesionare:
 - valorile unitare și alți parametri folosiți la calcularea diferitelor elemente de cost ale infrastructurii și
 - 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;

- (b) pentru sistemele de taxare care implică taxe de concesionare:
- contractele de concesiune sau modificările importante ale acestor contracte;
 - cazul de bază pe care concedentul a fundamentat avizul de concesionare, astfel cum se menționează în anexa VII B la Directiva 2004/18/CE; acest caz de bază include costurile estimate, astfel cum sunt definite la articolul 7b alineatul (1) preconizate în cadrul concesiunii, traficul prognozat pe tipuri de vehicule, nivelurile preconizate pentru taxele de utilizare și extinderea geografică a rețelei reglementate de contractul de concesiune.
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 7d. Avizele Comisiei se pun la dispoziția comitetului menționat la articolul 9c.
3. Cu cel puțin șase luni înainte de aplicarea unui nou sistem de taxare bazat pe costurile externe, statele membre transmit Comisiei:
- (a) informații precise care să permită localizarea sectoarelor rutiere pe care va fi percepută taxa bazată pe costurile externe și care să descrie tipurile de vehicule, de drumuri și intervalele de timp exacte în funcție de care va varia aceasta;
 - (b) taxa medie ponderată bazată pe costurile externe preconizată, precum și veniturile totale previzionate;
 - (c) numele autorității desemnate în conformitate cu articolul 7c alineatul (3) să stabilească nivelul taxei, precum și a reprezentantului acesteia și
 - (d) parametrii, datele și informațiile necesare pentru a ilustra aplicarea metodei de calcul stabilită în anexa IIIa.
4. În termen de șase luni de la primirea informațiilor în conformitate cu alineatul (3), Comisia poate cere statelor membre vizate să își adapteze taxa bazată pe costurile externe propusă, dacă aceasta consideră că nu sunt respectate obligațiile menționate la articolele 7b, 7c, 7i sau 9 alineatul (2). Decizia Comisiei se pune la dispoziția Comitetului menționat la articolul 9c.

Article 7h

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 taxa de trecere sau acorda reduceri la prețul taxei privind infrastructura, cu condiția ca:
- (a) structura de taxare rezultată să fie proporțională, publică și aplicabilă tuturor utilizatorilor în condiții de egalitate și să nu conducă la costuri suplimentare sub forma unor taxe mai mari pentru alți utilizatori și

- (b) ca asemenea reduceri sau diminuări să conducă la economii reale privind costurile administrative și să nu depășească 13% din taxa de utilizare a infrastructurii achitată de vehicule similare care nu pot beneficia de reducere sau diminuare.
3. Sub rezerva condițiilor prevăzute la articolul 7f alineatul (3)(b) și la articolul 7f alineatul (4), în cazuri excepționale privind proiecte specifice de interes european ridicat, nivelurile taxelor de trecere pot fi supuse altor forme de variație pentru a asigura viabilitatea comercială a acestor proiecte, în cazul în care ele sunt expuse concurenței directe cu alte moduri de transport de vehicule. Structura de taxare rezultată este liniară, proporțională, publică, accesibilă pentru toți utilizatorii în condiții de egalitate și nu conduce la costuri suplimentare transmise altor utilizatori sub forma unor taxe mai mari. Comisia verifică respectarea acestor condiții anterior punerii în aplicare a structurii de taxare în cauză.

Articolul 7i

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 Comunității. În acest scop, statele membre cooperează pentru a stabili metode care să permită transportatorilor rutieri să plătească taxele de utilizare 24 de ore din 24, cel puțin la punctele de vânzare importante, utilizând toate mijloacele obișnuite de plată, în interiorul și exteriorul statelor membre în care se aplică acestea. Statele membre pun la dispoziție facilitățile adecvate la punctele de plată a taxelor de trecere și de utilizare a infrastructurii, astfel încât să se mențină standardele normale de siguranță rutieră.
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, pot fi obținute de toți utilizatorii în condiții administrative și financiare rezonabile.
3. În cazul în care un stat membru percepe o taxă bazată pe costurile externe privind un anumit vehicul, valoarea acestei taxe este indicată într-un document care este furnizat transportatorului.
4. O taxă bazată pe costurile externe este percepută și colectată prin intermediul unui sistem electronic care respectă cerințele de la articolul 2 alineatul (1) din Directiva 2004/52/CE și care poate fi extins ulterior la alte sectoare rutiere fără a necesita instalarea de bariere rutiere care presupun investiții suplimentare semnificative pentru instalarea de echipamente rutiere.
5. Cu toate acestea, până la 31 decembrie 2013, o taxă bazată pe costurile externe poate fi percepută și colectată prin intermediul unui sistem de taxare existent. În acest caz, statul membru vizat informează Comisia cu privire la un plan

pentru tranziția până la 31 decembrie 2013 la un sistem care respectă cerințele de la alineatul 4.

Articolul 7j

Prezenta directivă nu afectează libertatea statelor membre care introduc un sistem de taxe de trecere și/sau taxe de utilizare a infrastructurii de a oferi o compensație adecvată pentru aceste taxe, fără a aduce atingere articolelor 87 și 88 din tratat.

* JO L 370, 31.12.1985, p. 8.”

(3) La capitolul III, se inserează următorul articol 8b:

„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 implicarea Comisiei în cadrul acestei forme de cooperare, funcționarea ulterioară a sistemului și în posibilele modificări ale acestuia.
2. Sistemul comun de taxare face obiectul condițiilor stabilite la articolele 7 și 7j și este deschis altor state membre.”

(4) La articolul 9, alineatele (1a) și (2) se înlocuiesc cu următorul text:

- „1a. Prezenta directivă nu împiedică aplicarea nediscriminatorie de către statele membre a taxelor de reglementare destinate special pentru reducerea congestionării sau pentru a combate efectele negative asupra mediului, inclusiv calitatea inferioară a aerului, datorate traficului pe orice drum urban dintr-o zonă urbanizată.
2. Un stat membru care percepe o taxă bazată pe costurile externe se va asigura că veniturile generate din aplicarea taxei sunt alocate unor măsuri care vizează facilitarea unei tarifări eficiente, reducerea la sursă a poluării datorate transportului, atenuarea efectelor acesteia, îmbunătățirea performanțelor energetice ale vehiculelor și cele privind emisiile de dioxid de carbon, precum și construirea de infrastructuri alternative pentru utilizatorii transporturilor.

Statul membru în care este percepută o taxa de utilizare a infrastructurii decide destinația veniturilor generate prin aplicarea respectivei taxe. Pentru a permite rețelei de drumuri să se dezvolte în mod unitar, veniturile provenite din aplicarea taxelor ar trebui folosite în beneficiul sectorului de transport și pentru optimizarea în ansamblu a sistemului de transport.”

- (5) Articolele 9b și 9c se înlocuiesc cu următorul text:

„Articolul 9b

Comisia facilitează dialogul și schimbul de know-how tehnic între statele membre legat de punerea în aplicare a prezentei directive și, în special, a anexelor. Comisia adaptează anexele 0, III, IIIa și IV în funcție de progresele științifice și tehnice iar anexele I și II în funcție de evoluția inflației. Măsurile destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 9c alineatul (3).

Articolul 9c

1. Comisia este asistată de un comitet.
2. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 3 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din decizia menționată.
3. În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din decizia menționată.”

- (6) Articolul 11 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 11

1. Până la 31 decembrie 2012 și la fiecare patru ani de acum încolo, statele membre care percep o taxă bazată pe costurile externe și/sau o taxă de utilizare a infrastructurii elaborează un raport privind taxele percepute pe teritoriul acestora care este transmis Comisiei. Raportul cuprinde informații privind următoarele:
 - (a) taxa medie ponderată bazată pe costurile externe și sumele percepute pentru fiecare combinație de clasă de vehicule, tipul de drum și perioada de timp;
 - (b) veniturile totale percepute din aplicarea taxei bazate pe costurile externe și informațiile privind folosirea veniturilor respective și
 - (c) taxa medie ponderată de utilizare a infrastructurii, precum și veniturile totale provenite din perceperea acestei taxe.
2. Până la 31 decembrie 2013, Comisia va prezenta un raport Parlamentului European și Consiliului privind punerea în aplicare și efectele prezentei directive, în special privind eficacitatea prevederilor legate de recuperarea costurilor generate de congestionare și de poluarea rezultată în urma traficului, precum și privind includerea vehiculelor între 3,5 și 12 tone. De asemenea, raportul evaluează următoarele:

- (a) relevanța integrării altor costuri externe în calcularea taxelor, în special costurile provocate de emisiile de dioxid de carbon și cele legate de pierderea biodiversității, precum și costurile generate de accidente, în cazul în care crearea unei taxe comune pe combustibili nu permite obținerea de rezultate satisfăcătoare;
- (b) relevanța extinderii domeniului de aplicare a directivei la alte categorii de vehicule;
- (c) posibilitatea adoptării unei clasificări revizuite a vehiculelor în vederea diversificării taxelor pentru a lua în considerare impactul mediu asupra mediului înconjurător, congestionarea și infrastructura, performanțele acestora în materie de consum de energie și emisii de dioxid de carbon, precum și fezabilitatea din punct de vedere practic și economic a perceperii și aplicării taxelor; și
- (d) fezabilitatea economică și tehnică a introducerii pe principalele drumuri interurbane a unor taxe minime bazate pe distanța parcursă. Raportul precizează tipul de axă rutieră care poate fi taxată, posibilele modalități de percepere și de punere în aplicare a unor asemenea taxe, în mod rentabil, precum și o metodă simplă comună de stabilirea unor niveluri minime ale taxelor.”

(7) Anexa III se modifică după cum urmează:

- (a) primul alineat se înlocuiește cu următoarele:

„Prezenta anexă specifică principiile esențiale pentru calculul taxei medii ponderate de utilizare a infrastructurii pentru a reflecta articolul 7b alineatul (1). Obligația de a lega taxele de trecere de costuri nu aduce atingere libertății statelor membre de a decide, în conformitate cu articolul 7b alineatul (3), să nu recupereze costurile în întregime prin veniturile obținute din taxare sau libertății de variație a taxelor specifice de trecere în raport cu media, în conformitate cu articolul 7f**.

** Aceste dispoziții, împreună cu flexibilitatea oferită în modul în care sunt recuperate costurile în timp (a se vedea punctul 2.1 a treia liniuță), conferă o marjă considerabilă pentru a stabili taxele de trecere la niveluri care sunt acceptabile pentru utilizatori și sunt adaptate la obiectivele specifice politicii de transport a statului membru.”

- (b) la punctul 1, a doua liniuță, cuvintele „Articolul 7a alineatul (1)” se înlocuiesc cu cuvintele „Articolul 7b alineatul (3)”.

8. După anexa III, textul prevăzut de anexa la prezenta directivă se inserează ca anexa IIIa.

Articolul 2

1. Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 31 decembrie 2010. Comisiei îi sunt comunicate de îndată de către statele membre textele acestor dispoziții, precum și un tabel de corespondență între dispozițiile respective și prezenta directivă. Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.
2. Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele dispozițiilor de drept intern pe care acestea le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 3

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

Articolul 4

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptat la Bruxelles, [...]

Pentru Parlamentul European
Președintele
[...]

Pentru Consiliu
Președintele
[...]

ANEXĂ

„ANEXA IIIa

CERINȚE MINIME PENTRU PERCEPEREA UNEI TAXE BAZATE PE COSTURI EXTERNE ȘI ELEMENTE DE COST EXTERN MAXIMALE TAXABILE

Prezenta anexă definește condițiile minime aplicabile la perceperea unei taxe bazate pe costurile externe și elementele de cost maximale pe care le poate integra în momentul stabilirii valorii taxei.

1. PĂRȚILE VIZATE ALE REȚELEI

Statele membre definesc în mod precis sectorul sau sectoarele din rețea care vor face obiectul unei taxe bazate pe costurile externe.

Atunci când un stat membru decide perceperea unei taxe bazate pe costurile externe pe un sector sau pe anumite sectoare ale rețelei, sectorul sau sectoarele respective sunt alese în urma unei analize care să permită stabilirea următoarelor elemente:

- utilizarea vehiculelor pe axele rutiere unde se aplică taxa bazată pe costurile externe provoacă daune mediului înconjurător și are ca rezultat o congestionare a traficului mai intensă decât cea generată, în medie, pe alte sectoare ale infrastructurii rutiere care nu fac obiectul taxei bazate pe costurile externe, sau
- impunerea unei taxe bazate pe costuri externe pe alte sectoare ale rețelei ar putea avea efecte negative asupra mediului, congestionării sau siguranței rutiere, sau perceperea și colectarea unei taxe bazate pe costurile externe ar genera costuri disproporționate.

2. VEHICULELE, DRUMURILE ȘI PERIOADELE DE TIMP ACOPERITE

Statul membru notifică Comisia cu privire la clasificarea vehiculelor în funcție de care variază taxa. De asemenea, Comisia va fi notificată de statul membru și cu privire la localizarea drumurilor care fac obiectul unor taxe bazate pe costurile externe (denumite în continuare „drumuri suburbane”) și a drumurilor cărora li se aplică taxe bazate pe costurile externe mai reduse (denumite în continuare „alte drumuri interurbane”).

Dacă este cazul, Comisia va fi notificată, de asemenea, cu privire la intervalele de timp exacte care corespund perioadelor pe timp de noapte și diverselor perioade de vârf zilnice, săptămânale sau sezoniere pe durata cărora poate fi impusă o taxă bazată pe costurile externe mai ridicată, pentru a reflecta creșterea congestionării sau a poluării fonice.

Clasificarea drumurilor și definirea perioadelor de timp se bazează pe criterii obiective legate de gradul de expunere al axelor rutiere și vecinătăților acestora la congestionare și poluare, respectiv densitatea populației, numărul anual de momente de vârf ale poluării, calculate în conformitate cu Directiva 96/62/CE, traficul orar și zilnic mediu și nivelul serviciului (procentul din zi sau an când drumul este utilizat aproape de capacitate maximă sau peste aceasta, întârzierile medii și/sau lungimea cozilor). Criteriile utilizate vor fi incluse în notificare.

3. VALOAREA TAXEI

Pentru fiecare clasă de vehicule, tip de drum și perioadă de timp, autoritatea independentă determină o sumă specifică unică. Structura tarifară rezultată trebuie să fie transparentă, publică și aplicabilă tuturor utilizatorilor în condiții de egalitate.

La stabilirea taxelor, autoritatea independentă este ghidată de principiul stabilirii unei tarifări eficiente, respectiv stabilirea prețului cel mai apropiat de costul social marginal de utilizare a vehiculului taxat. Taxa va fi stabilită, cât mai aproape posibil de nivelul costurilor externe care pot fi imputate categoriilor vizate de utilizatori ai drumurilor.

De asemenea, taxa este stabilită luând în considerare riscul de deviere a traficului împreună cu orice alte efecte negative asupra securității rutiere, mediului și congestiunii, precum și soluțiile de atenuare a acestor riscuri.

Autoritatea independentă monitorizează eficacitatea sistemului de taxare în ceea ce privește reducerea daunelor provocate mediului de transport rutier și evitarea congestiunii în zonele unde este aplicată. Aceasta adaptează în mod periodic structura tarifară și valoarea specifică a taxelor stabilite pentru o anumită clasă de vehicule, tip de drum și perioadă de timp în funcție de evoluția cererii în materie de transport.

4. ELEMENTELE DE COST EXTERN

4.1. Costurile poluării atmosferice datorate traficului

Atunci când un stat membru optează pentru includerea tuturor sau a unei părți a costurilor poluării atmosferice datorate traficului în taxa bazată pe costurile externe, autoritatea independentă calculează costul taxabil al poluării atmosferice datorate traficului prin aplicarea următoarelor formule sau prin aplicarea valorilor unitare indicate în tabelul nr. 1, dacă acestea din urmă sunt mai scăzute:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk} \text{ unde:}$$

- PCV_{ij} înseamnă costul poluării atmosferice produse de vehiculul din clasa i pe tipul de drum j (euro/vehicul-kilometru)
- EF_{ik} înseamnă factorul de emisii de poluant k pentru vehiculul din clasa i (gram/kilometru)
- PC_{jk} înseamnă costul financiar al poluantului k pentru tipul de drum j (euro/gram).

Doar emisiile de particule în suspensie și de precursori de ozon precum oxidul de azot și componentele organice volatile vor fi luate în considerare. Factorii de emisie sunt identici cu cei folosiți de statele membre în elaborarea inventarelor naționale de emisii prevăzute de Directiva 2001/81/CE (care necesită folosirea *Ghidului EMEP/CORINAIR privind inventarul poluanților atmosferici*)¹. Costul financiar al poluanților atmosferici va fi extras din tabelul nr. 13 al „Ghidului privind estimarea costurilor externe în sectorul transporturilor”².

¹ Metodologia Agenției Europene de Mediu <http://reports.eea.europa.eu/EMEPCORINAIR5/>.

² http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.

Tabelul nr. 1: Costul poluării atmosferice în funcție de vehicul

Eurocent/vehicul-kilometru	Drumuri suburbane	Alte drumuri interurbane
Euro 0	16	13
EURO I	11	8
EURO II	9	8
EURO III	7	6
EURO IV	4	4
EURO V și vehicule mai puțin poluante	3	2

Valori exprimate în eurocenți, 2000

Valorile din tabelul nr. 1 reprezintă mediile aritmetice ale valorilor furnizate în tabelul 15 din „Manualul privind estimarea costurilor externe în sectorul transporturilor”³ pentru vehicule din patru categorii diferite de greutate. Statele membre pot aplica o un factor de corecție valorilor precizate în tabelul nr. 1, pentru a reflecta structura reală a parcului auto în ceea ce privește dimensiunile vehiculului. Valorile indicate în tabelul nr. 1 pot fi multiplicare cu un factor de maxim 2 în zonele montane, în măsura în care acest fapt este justificat de panta drumului, altitudine și/sau de inversiunile de temperatură.

Autoritatea independentă poate adopta alte metode care folosesc datele rezultate în urma din măsurării emisiilor poluante și valoarea locală a costului financiar al emisiilor poluante, sub rezerva ca rezultatele obținute să nu fie superioare celor care ar fi putut fi obținute prin aplicarea formulei de mai sus sau a valorilor unitare menționate pentru toate categoriile de vehicule.

Toți parametrii, datele și alte informații necesare pentru a înțelege modul de calcul al poluării atmosferice sunt publice.

4.2 Costurile poluării fonice datorate traficului

Când un stat membru optează pentru includerea tuturor sau a unei părți a costurilor poluării atmosferice datorate traficului în taxa bazată pe costurile externe, autoritatea independentă calculează costul taxabil al poluării fonice datorate traficului prin aplicarea următoarei formule sau prin aplicarea valorilor unitare indicate în tabelul nr. 2, dacă acestea din urmă sunt mai scăzute:

$$NCV_{ij}(zi) = \sum k NC_{jk} \times POP_k / ADT$$

$$NCV_{ij}(noapte) = n \times NCV_{ij}(zi) \text{ unde}$$

- NCV_{ij} înseamnă costul poluării fonice produse de vehiculul din clasa i pe tipul de drum j (euro/vehicul-kilometru)
- NC_{jk} înseamnă costul poluării fonice pentru o persoană expusă pe un drum de tip j la nivelul de zgomot k (euro/persoană)

³ Idem.

- POP_k înseamnă populația expusă la nivelul de zgomot zilnic k pe kilometru (persoană/kilometru)
- ADT înseamnă traficul zilnic mediu (vehicul)
- n – înseamnă coeficientul corector pe timp de noapte.

Populația expusă nivelului de zgomot k este determinată pe baza hărților strategice privind nivelul zgomotului elaborate în conformitate cu articolul 7 din Directiva 2002/49/CE privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiental.

Costul financiar pe persoană expusă la nivelul de zgomot k este extras din tabelul 20 al „Ghidului privind estimarea costurilor externe în sectorul transporturilor”⁴.

Pentru calcularea traficului mediu zilnic este aplicat un factor de ponderare inferior sau egal cu 4 între vehiculele grele de marfă și vehiculele de pasageri.

Tabelul nr. 2: Costurile taxabile ale poluării fonice datorate traficului

Eurocent/vehicul/kilometru	Ziua	Noaptea
Drumuri suburbane	1.1	2
Alte drumuri interurbane	0.13	0.23

Valori exprimate în eurocenți, 2000

Sursa: „Handbook on the estimation of external cost in the transport sector”(Manual privind estimarea costurilor externe în sectorul transporturilor), tabelul 22⁵

Valorile indicate în tabelul 2 pot fi multiplicare cu un factor de maxim 5 în zonele montane, în măsura în care acest fapt este justificat de panta drumului, inversiunile de temperatură și/sau de efectul de amfiteatru al văilor.

Toți parametrii, datele și alte informații necesare pentru a înțelege modul de calcul al costului taxabil al poluării fonice sunt publice.

4.3 Costul congestionării

Pe drumurile afectate de congestionare, un stat membru poate opta pentru includerea totală sau parțială a costurilor congestionării în taxa bazată pe costurile externe, sub rezerva ca statul membru în cauză să demonstreze că acel cost datorat congestionării impus de un vehicul asupra celorlalți utilizatori depășește costul de dezvoltare a infrastructurii deja perceput pentru acest vehicul. Într-un asemenea caz, autoritatea independentă calculează costul taxabil al congestionării în raport cu diferite perioade aplicând formula următoare sau utilizând valorile unitare din tabelul nr. 3 dacă acestea din urmă sunt inferioare.

⁴ Idem.

⁵ Idem.

$$CCV = MEC(Q_0) - IDC$$

$$MEC(Q) = \frac{VOT \times Q}{v(Q)^2} \times \frac{(v(Q) - v(Q - \Delta Q))}{\Delta Q} \quad \text{unde:}$$

- CCV înseamnă costul taxabil al congestionării (euro/vehicul-kilometru)
- IDC înseamnă costul de dezvoltare a infrastructurii deja taxat (euro/vehicul/kilometru)
- Q_0 înseamnă traficul orar optim (vehicul/oră)
- $MEC(Q)$ costul extern marginal al congestionării (euro/vehicul/kilometru)
- VOT înseamnă valoarea timpului (euro/oră-vehicul)
- Q înseamnă traficul mediu orar (vehicul)
- ΔQ înseamnă o variație minoră a traficului orar
- $v(Q)$ înseamnă viteza medie a traficului (kilometru/oră).

Pentru calcularea traficului zilnic mediu se aplică un factor de echivalență mai mic sau egal cu 3 între vehiculele grele de marfă și vehiculele de pasageri.

Traficul orar optim este calculat prin aplicarea unor creșteri repetate ale costurilor până la atingerea unui echilibru între traficul orar și costul extern marginal al congestionării. De asemenea, raportul dintre costul taxabil al ambuteiajelor și costul extern marginal al ambuteiajelor este de 0,5.

Funcția de calculare a vitezei debitului este bazată pe curbe ingineresti standard.

Valoarea timpului este bazată pe studiile cele mai recente cu privire la disponibilitatea de a plăti.

Tabelul nr. 3: Costurile taxabile ale congestionării cauzate de vehicule

Eurocent/vehicul-kilometru	Perioada A	Perioada B	Durata C
Drumuri suburbane	0	20	65
Alte drumuri interurbane	0	2	7

Valori exprimate în eurocenți, 2000

Sursa: Estimări cuprinse în „Handbook on the estimation of external cost in the transport sector” (Manual privind estimarea costurilor externe în sectorul transporturilor), tabelul 7⁶.

Perioada de timp A nu este una de vârf, cu un flux stabil al traficului.

⁶ Idem.

Perioada de timp B este una de vârf sau aproape de acest nivel, cu un flux instabil al traficului.

Perioada de timp C este una de vârf maxim, cu un flux blocat sau sub presiune.

Toți parametrii, datele și alte informații necesare pentru a înțelege modul de calcul al costului taxabil al congestiunii sunt publice.”