

32006L0038

9.6.2006

JURNALUL OFICIAL AL UNIUNII EUROPENE

L 157/8

DIRECTIVA 2006/38/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI
din 17 mai 2006
de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare la vehiculele grele de marfă a taxelor pentru utilizarea
anumitor infrastructuri

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere Directiva 1999/62/CE ⁽¹⁾, în special articolul 7,

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽²⁾,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽³⁾,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat ⁽⁴⁾,

întrucât:

- (1) Eliminarea denaturării concurenței între întreprinderile de transport din statele membre, funcționarea adecvată a pieței interne și concurența îmbunătățită depind toate de instituirea unor mecanisme echitabile pentru impunerea costurilor de utilizare a infrastructurii asupra transportatorilor rutieri de mărfuri. S-a ajuns deja la un anumit nivel de armonizare prin Directiva 1999/62/CE.
- (2) Un sistem mai echitabil de aplicare a tarifelor pentru utilizarea infrastructurii rutiere, bazat pe principiul „utilizatorul plătește” și pe capacitatea de aplicare a principiului „poluatorul plătește”, de exemplu prin varierea taxelor în funcție de performanțele vehiculelor în privința protecției mediului, este hotărâtor pentru a încuraja transportul durabil în cadrul Comunității. Obiectivul utilizării optime a rețelei existente de drumuri și al realizării unei reduceri semnificative a impactului său negativ ar trebui realizat într-un mod în care să se evite dubla impozitare și fără impunerea unor sarcini suplimentare asupra operatorilor, în interesul creșterii economice solide și a funcționării adecvate a pieței interne, inclusiv a regiunilor periferice.
- (3) Comisia și-a anunțat intenția de a propune o directivă de aplicare a taxelor la utilizarea infrastructurii rutiere, în Cartea albă „Politica transportului european pentru anul 2010:

momentul deciziilor”. Parlamentul European a confirmat nevoia de aplicare a taxelor pentru folosirea infrastructurii, la adoptarea rezoluției ⁽⁵⁾ privind concluziile referitoare la Cartea albă din 12 februarie 2003. După Consiliul European de la Göteborg din 15 și 16 iunie 2001, care a atras atenția în special asupra aspectului transportului durabil, Consiliul European de la Copenhaga din 12 și 13 decembrie 2002 și Consiliul European de la Bruxelles din 20 și 21 martie 2003 au apreciat de asemenea intenția Comisiei de a prezenta o nouă directivă „Eurovigneta”.

- (4) La alineatul (29) din concluziile președinției la întâlnirea de la Göteborg, Consiliul European a declarat că o politică a transportului durabil ar rezolva problema volumelor de trafic în creștere și nivelurile de congestiune a traficului, zgomotul și poluarea și ar încuraja folosirea modurilor de transport care protejează mediul precum și internalizarea deplină a costurilor sociale și de protecție a mediului.
- (5) În scopul stabilirii taxelor, Directiva 1999/62/CE ia în considerare costurile de construcție, exploatare, întreținere și dezvoltare a infrastructurii. Este necesară o dispoziție specifică pentru a asigura claritatea referitor la costurile de construcție care pot fi luate în considerare.
- (6) Operațiunile de transport rutier internațional sunt concentrate pe rețeaua transeuropeană de transport rutier. Mai mult, funcționarea adecvată a pieței interne este vitală pentru transportul comercial. În consecință, ar trebui să se aplice cadrul comunitar la transportul comercial pe rețeaua rutieră transeuropeană astfel cum se definește în Decizia 1692/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 1996 privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport ⁽⁶⁾. În conformitate cu principiul subsidiarității, statele membre ar trebui să fie libere să aplice taxe și/sau tarife de utilizare altele decât cele pentru rețeaua rutieră transeuropeană, în conformitate cu tratatul. În cazul în care statele membre decid să mențină sau să introducă taxe și/sau tarife de utilizare doar pe unele porțiuni ale rețelei rutiere transeuropene de pe teritoriul lor, din motive de izolare sau niveluri scăzute de congestie a traficului sau poluare sau în cazul în care acest lucru este esențial pentru introducerea unei noi modalități de taxare, alegerea părților din rețea supuse taxelor sau tarifelor de utilizare nu ar trebui să conducă la discriminări în privința traficului internațional și nu ar trebui să rezulte în denaturări ale concurenței între operatori.

⁽¹⁾ JO L 187, 20.7.1999, p. 42. Directivă astfel cum a fost modificată prin Actul de aderare din 2003.

⁽²⁾ JO C 241, 28.9.2004, p. 58.

⁽³⁾ JO C 109, 30.4.2004, p. 14.

⁽⁴⁾ Avizul Parlamentului European din 20 aprilie 2004 (JO C 104 E, 30.4.2004, p. 371), Poziția comună a Consiliului din 6 septembrie 2005 (JO C 275 E, 8.11.2005, p. 1) și Poziția Parlamentului European din 15 decembrie 2005 (nepublicată în Jurnalul Oficial până la această dată), Decizia Consiliului din 27 martie 2006.

⁽⁵⁾ JO C 43 E, 19.2.2004, p. 250.

⁽⁶⁾ JO L 228, 9.9.1996, p. 1. Decizie astfel cum a fost modificată ultima dată prin Decizia 884/2004/CE (JO L 167, 30.4.2004, p. 1).

Aceleași cerințe ar trebui să se aplice în cazurile în care un stat membru menține sau introduce taxe și/sau tarife de utilizare pentru drumuri care nu fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană, de exemplu pe drumuri paralele în vederea gestionării fluxurilor de trafic.

- (7) În cazul în care un stat membru decide să aplice taxe și/sau tarife de utilizare și pe alte drumuri decât cele din rețeaua transeuropeană, de exemplu pentru a include drumurile paralele pe care poate fi deviat traficul de pe rețeaua rutieră transeuropeană și/sau care sunt în concurență directă cu anumite părți ale rețelei, statul membru ar trebui să asigure coordonarea cu autoritățile responsabile pentru aceste drumuri.
- (8) Din motive de eficiență a costurilor de punere în aplicare a sistemelor de taxare, întreaga infrastructură la care se aplică o taxă poate să nu fie în mod necesar supusă restricțiilor de acces pentru controlarea taxelor percepute. Statele membre pot decide să pună în aplicare prezenta directivă prin folosirea taxelor doar într-un anumit punct al infrastructurii la care se raportează taxarea. Acest lucru nu ar trebui să discrimineze traficul nelocal.
- (9) Taxele ar trebui să aibă la bază principiul recuperării costurilor infrastructurii. În cazurile în care astfel de infrastructuri au fost co-finanțate de la bugetul general al Uniunii Europene, contribuția de la fondurile comunitare nu ar trebui să fie recuperată prin taxele de utilizare, în afara cazului în care există dispoziții speciale în instrumentele comunitare care iau în considerare, la stabilirea sumei comunitare de co-finanțare, viitoarele încasări din taxe.
- (10) Faptul că utilizatorul are capacitatea de a lua decizii care vor influența mărimea taxelor prin alegerea celor mai puțin poluante vehicule și a perioadelor sau itinerariilor cel mai puțin congestionate constituie o componentă importantă a sistemului de taxare. Din acest motiv, statele membre ar trebui să aibă capacitatea de a diferenția taxele în conformitate cu categoria de emisii a vehiculului (clasificarea EURO) și nivelul de degradare pe care îl produc drumurilor, locul, momentul și volumul congestiei. O astfel de diferențiere a nivelului taxei de trecere ar trebui să fie proporțională cu obiectivul urmărit.
- (11) Aspectele determinării costurilor comerciale pentru folosirea infrastructurii rutiere care nu sunt reglementate prin prezenta directivă ar trebui să respecte normele din tratat.
- (12) Prezenta directivă nu afectează libertatea statelor membre care introduc un sistem de taxe și/sau tarife de utilizare pentru infrastructură de a asigura o compensație adecvată pentru aceste taxe, fără a aduce atingere articolelor 87 și 88

din tratat. O astfel de compensație nu ar trebui să conducă la denaturarea concurenței pe piața internă și ar trebui să se supună dispozițiilor legislației comunitare, în special ratele minime ale taxelor pentru vehicule, stabilite în anexa I la Directiva 1999/62/CE și dispozițiile Directivei 2003/96/CE a Consiliului din 27 octombrie 2003 privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității ⁽¹⁾.

- (13) În cazul în care statele membre percep taxe sau tarife de utilizare a drumurilor din rețeaua rutieră transeuropeană, ar trebui să se acorde prioritate drumurilor supuse taxării pentru programele de întreținere din statele membre. Veniturile provenite din taxele sau tarifele de utilizare a drumurilor ar trebui să fie folosite pentru întreținerea infrastructurii respective și pentru sectorul de transport în ansamblu, în interesul dezvoltării echilibrate și durabile a rețelelor de transport.
- (14) Ar trebui să se acorde o atenție specială regiunilor de munte cum ar fi Alpii sau Pirineii. Lansarea proiectelor importante de infrastructuri noi a eșuat deseori deoarece resursele financiare considerabile pe care le-ar fi necesitat nu au fost disponibile. În astfel de regiuni utilizatorilor li s-ar putea cere să plătească suplimentar pentru a finanța proiectele esențiale de valoare europeană mare, inclusiv cele care implică un alt mod de transport pe același coridor. Această sumă ar trebui corelată cu nevoile financiare ale proiectului. Acesta ar trebui, de asemenea, corelat cu nivelul fundamental de taxare pentru a evita creșterea artificială a taxelor de utilizare pe oricare dintre coridoare, ceea ce ar putea conduce la devierea traficului spre alte coridoare, producând congestii locale și utilizarea inefficientă a rețelelor.
- (15) Taxele ar trebui să nu fie discriminatorii iar colectarea lor nu ar trebui să implice formalități complicate sau să creeze bariere la granițele interne. Prin urmare ar trebui luate măsuri adecvate pentru a facilita plata utilizatorilor ocazionali, în special în cazurile în care taxele și/sau tarifele de utilizare a drumului sunt colectate exclusiv prin intermediul unui sistem care necesită un instrument de plată electronic (unitate la bord).
- (16) Pentru a preveni devierea traficului datorită diferitelor regimuri dintre statele membre și țările terțe, Comisia ar trebui să încerce să se asigure că, la negocierea acordurilor internaționale, țările terțe nu iau măsuri, cum ar fi un sistem de drepturi de tranzit comercial, care ar putea avea efect discriminatoriu asupra traficului de tranzit.

⁽¹⁾ JO L 283, 31.10.2003, p. 51. Directivă astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2004/75/CE (JO L 157, 30.4.2004, p. 100).

- (17) Pentru a asigura o aplicare consecventă, armonizată a sistemului de taxare pentru utilizarea infrastructurii, în cadrul noilor modalități de taxare ar trebui să se calculeze costurile în conformitate cu setul principii de bază menționat de anexa II sau ar trebui ca acestea să fie stabilite la un nivel care nu depășește nivelul care ar rezulta din aplicarea acestor principii. Aceste cerințe nu ar trebui să se aplice la modalitățile existente de stabilire a taxelor, în afara cazului în care acestea urmează să fie modificate substanțial în viitor. Astfel de modificări substanțiale ar include orice modificare semnificativă a termenilor și condițiilor inițiale din regimul de taxare prin modificarea unui contract cu operatorul sistemului de taxare, dar ar exclude modificările prevăzute în schema inițială. În cazul contractelor de concesiune, ar putea fi puse în aplicare modificări substanțiale ca urmare a unui proces de achiziții publice. Pentru a realiza transparența fără să se creeze obstacole în funcționarea economiei de piață și a parteneriatului public privat, statele membre trebuie, de asemenea, să comunice Comisiei, astfel încât Comisia să fie în măsură să dea un aviz, valorile unitare și alți parametri pe care ele intenționează să-i aplice la calculul diferitelor elemente de cost ale taxelor de utilizare sau, în cazul contractelor de concesiune, contractul respectiv și cazul de bază. Punctele de vedere adoptate de Comisie înainte de introducerea noilor modalități de taxare în statele membre nu aduc în nici un fel atingeri obligației Comisiei, asumate prin tratat, de a se asigura că se aplică legislația comunitară.
- (18) Pentru a permite luarea în viitor a unei decizii documentate și obiective privind posibila aplicare a principiului „poluatorul plătește” pentru toate modurile de transport, prin intermediul internalizării costurilor externe, ar trebui elaborate principii de calcul pe baza datelor recunoscute științific. Orice decizie ulterioară privind acest aspect ar trebui să ia în considerare pe deplin taxele aplicate deja de către companiile de transport rutier, inclusiv taxele pe vehicule și accizele pentru carburanți.
- (19) Comisia ar trebui să înceapă să lucreze la realizarea unui model general aplicabil, transparent și inteligibil pentru evaluarea costurilor externe pentru toate modurile de transport, care să servească drept bază pentru calculele viitoare ale taxelor de utilizare a infrastructurii. În procesul de realizare a acestei lucrări, Comisia ar trebui să examineze toate opțiunile posibile privind elementele constitutive ale costurilor externe care urmează să fie luate în considerare, având în vedere elementele enumerate în Cartea Albă din 2001 „Politica europeană de transport pentru 2010”, evaluând cu atenție impactul pe care l-ar avea internalizarea diferitelor opțiuni de costuri. Parlamentul European și Consiliul vor examina riguros orice propunere a Comisiei privind o revizuire ulterioară a Directivei 1999/62/CE.
- (20) Sunt necesare noi progrese tehnologice în vederea realizării sistemului de taxare pentru utilizarea infrastructurii rutiere. Ar trebui să existe o procedură care să permită Comisiei să adapteze cerințele Directivei 1999/62/CE la progresul tehnic după consultarea în acest sens cu statele membre.
- (21) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive ar trebui să fie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a procedurilor de exercitare a competențelor de executare conferite Comisiei ⁽¹⁾.
- (22) Deoarece obiectivul prezentei directive, anume armonizarea condițiilor aplicabile taxelor și a tarifelor de utilizare a infrastructurii rutiere nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre acționând individual, iar datorită dimensiunii europene și având în vedere protecția pieței interne de transport, poate fi mai bine realizat la nivel comunitar, Comunitatea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității consacrat la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității astfel cum se prevede la articolul respectiv, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivului respectiv.
- (23) Directiva 1999/62/CE ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

- (1) Articolul 2 din Directiva 1999/62/CE se va modifica după cum urmează:

- (a) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) «rețea rutieră transeuropeană» înseamnă rețeaua rutieră definită la punctul 2 al anexei I la Decizia nr. 1692/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 1996 privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport ^(*) astfel cum este ilustrată în hărți. Hărțile se referă la sectoarele corespunzătoare menționate în partea operativă a și/sau în anexa II la decizia respectivă;

^(*) JO L 228, 9.9.1996, p. 1. Decizie astfel cum a fost modificată ultima dată prin Decizia nr. 884/2004/CE (JO L 167, 30.4.2004, p. 1).”

- (b) se introduc următoarele litere:

„(aa) «costuri de construcție» înseamnă costurile legate de construcție, inclusiv, dacă este cazul, costurile financiare ale:

— infrastructurii noi sau ale îmbunătățirii infrastructurii noi (inclusiv reparații structurale semnificative) sau

⁽¹⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

— infrastructurii sau ale îmbunătățirii infrastructurii (inclusiv reparații structurale semnificative) finalizate cu cel mult de 30 de ani înainte de 10 iunie 2008, la care modalitățile de taxare sunt deja în aplicare la data de 10 iunie 2008 sau finalizate cu cel mult de 30 de ani înainte de stabilirea noilor modalități de taxare introduse după 10 iunie 2008; de asemenea, pot fi considerate drept costuri de construcție costurile privind infrastructura sau îmbunătățirile aduse infrastructurii, finalizate înainte de aceste limite de timp, în cazul în care:

(i) un stat membru a stabilit un sistem de taxare care prevede recuperarea acestor costuri prin intermediul unui contract cu un operator al sistemului de taxare, sau alte acte legale având efect echivalent, care intră în vigoare înainte de 10 iunie 2008 sau

(ii) un stat membru poate demonstra că argumentul care a justificat construirea infrastructurii respective era acela că infrastructura trebuia să aibă o durată de viață de peste 30 de ani.

În orice situație, proporția costurilor de construcție care urmează să fie luată în considerare nu depășește proporția perioadei duratei de viață a componentelor infrastructurii aflate în uz la 10 iunie 2008 sau până la data la care se introduc noile modalități de taxare, în cazul în care aceasta este o dată ulterioară.

Costurile infrastructurii sau ale îmbunătățirii infrastructurii pot include orice cheltuială specifică pentru infrastructura proiectată în vederea reducerii neplăcerilor legate de zgomot sau pentru îmbunătățirea siguranței rutiere și plățile reale efectuate de către operatorul infrastructurii corespunzător elementelor obiective de protecție a mediului, cum ar fi protecția împotriva contaminării solului;

(ab) «costuri financiare» înseamnă dobânda la împrumuturi și/sau restituiri de dividende pentru acționari;

(ac) «reparații structurale semnificative» înseamnă reparațiile structurale excluzând acele reparații care nu mai au nici un beneficiu prezent pentru utilizatorii drumului, de exemplu în cazul în care lucrarea de reparații a fost înlocuită prin reînnoirea îmbrăcăminte rutiere sau alte lucrări de construcție;

(c) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) «taxă de utilizare» înseamnă o anumită sumă plătită pentru un vehicul care parcurge o anumită distanță pe infrastructurile menționate la articolul 7 alineatul (1); suma se determină în funcție de distanța parcursă și de tipul vehiculului;”

(d) se introduce următorul punct:

„(ba) «taxă de utilizare medie ponderată» înseamnă venitul total provenit din taxele de utilizare pe o perioadă dată împărțit la numărul de kilometri parcurși de vehicule pe o anumită rețea supusă taxării în perioada respectivă atât venitul cât și kilometrii fiind calculați pentru vehiculele la care se aplică taxele de utilizare;”

(e) literele (c), (d), (e) și (f) se înlocuiesc cu următorul text:

„(c) «tarif de utilizare» înseamnă o anumită sumă a cărei plată conferă unui vehicul dreptul de a utiliza pe parcursul unei perioade date infrastructurile menționate la articolul 7 alineatul (1);

(d) «vehicul» înseamnă un autovehicul sau o combinație de vehicule articulate, destinat sau utilizat exclusiv pentru transportul rutier de mărfuri și cu o greutate încărcată maxim admisă de minimum 3,5 tone;

(e) vehicul din categoria «EURO 0», «EURO I», «EURO II», «EURO III», «EURO IV», «EURO V», «EEV» înseamnă un vehicul care respectă limitele emisiilor poluante prevăzute în anexa 0;

(f) «tip de vehicul» înseamnă o categorie în care se încadrează un vehicul în conformitate cu numărul său de osii, dimensiunile sau greutatea sa sau alți factori de clasificare a vehiculelor care reflectă degradarea produsă drumului, de exemplu sistemul de clasificare a degradărilor rutiere prevăzut în anexa IV, cu condiția ca sistemul de clasificare folosit să aibă la bază caracteristicile vehiculului care fie apar în documentația vehiculului folosită în toate statele membre, fie sunt vizibile.”;

(f) se adaugă următoarele litere:

„(g) «contract de concesiune» înseamnă o «concesiune de achiziții publice de lucrări» sau o «concesiune de servicii» astfel cum se definește în articolul 1 din Directiva 2004/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 privind coordonarea procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții publice de lucrări, de bunuri și de servicii (*);

- (h) «taxa de concesiune» înseamnă o taxă percepută de un concesionar în cadrul unui contract de concesiune.

(*) JO L 134, 30.4.2004, p. 114. Directivă astfel cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 2083/2005 al Comisiei (JO L 333, 20.12.2005, p. 28)."

2. Articolul 7 se modifică după cum urmează:

- (a) alineatele (1), (2), (3) și (4) se înlocuiesc cu următorul text:

„(1) Statele membre pot menține sau pot introduce taxe și/sau tarife de utilizare a rețelei transeuropene de drumuri, sau pe o parte a rețelei, doar în condițiile prevăzute la alineatele (2)-(12). Acest lucru nu aduce atingere dreptului statelor membre, în conformitate cu tratatul, de a aplica taxe și/sau tarife de utilizare a drumurilor neincluse în rețeaua transeuropeană de drumuri, printre altele pe drumuri paralele pe care poate fi deviat traficul de pe rețeaua transeuropeană de drumuri și/sau care sunt în competiție directă cu anumite părți ale rețelei respective sau altor tipuri de autovehicule neincluse în definiția «vehiculului» din rețeaua rutieră transeuropeană, cu condiția ca impunerea taxelor și/sau a tarifelor de utilizare pe astfel de drumuri să nu conducă la discriminări în ceea ce privește traficul internațional și să nu conducă la denaturarea concurenței între operatori.

(1a) În cazul în care un stat membru decide să mențină sau să introducă taxe și/sau tarife de utilizare doar pe anumite părți ale rețelei rutiere transeuropene, exonerările rezultate pentru celelalte părți (din motive de izolare a lor sau a nivelurilor scăzute de congestie sau poluare sau în cazurile în care se impune introducerea unei noi modalități de taxare) nu conduc la discriminări în ceea ce privește traficul internațional.

(2) (a) Un stat membru poate decide să mențină sau să introducă taxe și/sau tarife de utilizare aplicabile doar la vehiculele care au greutatea încărcată maximă autorizată de minimum 12 tone. În cazul în care un stat membru decide să aplice taxe și/sau tarife de utilizare vehiculelor cu o greutate sub această limită, se aplică dispozițiile prezentei directive.

(b) taxele și/sau tarifele de utilizare se aplică tuturor vehiculelor începând cu anul 2012;

(c) un stat membru poate deroga de la cerința prevăzută la litera (b) în cazul în care consideră că prelungirea taxării la vehicule cu o greutate mai mică de 12 tone:

— ar crea efecte negative grave asupra fluxului liber de trafic, asupra mediului, nivelurilor de zgomot, congestiei sau sănătății sau

— ar implica costuri administrative care ar fi mai mari de 30 % din venitul suplimentar generat.

(3) Taxele și tarifele de utilizare pot să nu fie impuse în același timp unei categorii date de vehicule pentru utilizarea unui singur sector de drum. Cu toate acestea, statele membre pot să impună, de asemenea, taxe de utilizare pe rețele în care tarifele de utilizare sunt impuse pentru utilizarea podurilor, tunelurilor și a pasurilor montane.

(4) Taxele și tarifele de utilizare se aplică fără discriminare, directă sau indirectă, pe motiv de naționalitate a transportatorului, țară sau locul de stabilire a transportatorului sau de înmatriculare a vehiculului sau de originea sau destinația operațiunii de transport.”;

- (b) se introduc următoarele alineate:

„(4a) Statele membre pot să prevadă rate reduse ale taxelor sau ale tarifelor de utilizare sau exonerări de la plata taxelor sau a tarifelor de utilizare pentru vehiculele exonerate de obligația de a instala echipament de înregistrare în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier (*), și în cazurile reglementate de și sub rezerva condițiilor prevăzute la articolul 6 alineatul (2) literele (a) și (b) din prezenta directivă.

(4b) Deoarece structurile de taxare care implică rabaturi sau reduceri ale taxelor de utilizare pentru utilizatori frecvenți pot permite operatorului infrastructurii să realizeze economii reale în privința costurilor administrative, statele membre pot să prevadă astfel de rabaturi sau reduceri ale taxelor cu condiția ca acestea:

— să îndeplinească condițiile prevăzute la alineatul (10) litera (a);

— să fie în conformitate cu tratatul, în special articolele 12, 49, 86 și 87;

— să nu denatureze concurența pe piața internă;

— structura de taxare rezultată să fie liniară, proporțională și disponibilă tuturor utilizatorilor în același condiții și să nu conducă la costuri suplimentare sub formă de taxe mai mari pentru alți utilizatori.

Astfel de rabaturi sau reduceri nu depășesc în nici un caz 13 % din taxa plătită pentru vehicule echivalente care nu pot beneficia de un rabat sau reducere.

(4c) Comisia este informată în legătură cu toate regimurile de rabat sau reducere, iar aceasta verifică respectarea condițiilor menționate la alineatele (4a) și (4b) și le aprobă în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 9c alineatul (2).

(*) JO L 370, 31.12.1985, p. 8. Regulament astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 432/2004 al Comisiei (JO L 71, 10.3.2004, p. 3).”;

(c) alineatul (6) se înlocuiește cu următorul text:

„(6) Modalitățile de colectare a taxelor și/sau a tarifelor 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 și/sau tarife de utilizare exclusiv prin intermediul unui sistem care necesită folosirea unei unități aflate la bordul vehiculului, statul membru asigură disponibilitatea unităților de bord adecvate în condiții administrative și financiare rezonabile.”;

(d) paragrafele al doilea și al treilea de la alineatul (7) se elimină;

(e) alineatele (9) și (10) se înlocuiesc cu următorul text:

„(9) Taxele de trecere au la bază principiul recuperării doar a costurilor infrastructurii. Mai precis taxele medii ponderate se raportează la costurile de construcție și costurile de operare, de întreținere și dezvoltare a rețelei rutiere respective. De asemenea taxele medii ponderate pot include o rentabilitate a investițiilor sau o marjă de profit bazată pe condițiile pieței.

(10) (a) Fără a aduce atingere taxelor medii ponderate prevăzute la alineatul (9), statele membre pot varia ratele taxelor în scopul combaterii daunelor cauzate mediului, rezolvarea congestiei traficului, reducerea degradării infrastructurii, optimizarea folosirii infrastructurii respective sau promovarea siguranței rutiere, cu condiția ca o astfel de variație:

— să fie proporțională cu obiectivul urmărit;

— să fie transparentă și nediscriminatorie, în special în ceea ce privește naționalitatea transportatorului, țara sau locul de stabilire al transportatorului sau de înmatriculare a vehiculului sau originea sau destinația operațiunii de transport;

— să nu fie destinată generării de venituri suplimentare din taxare, oricât creșterea neprevăzută a venitului [conducând la o taxă ponderată medie care nu este în conformitate cu alineatul (9)] fiind contrabalansată prin modificări în structura variației care trebuie să fie puse în aplicare în termen de doi ani de la sfârșitul exercițiului financiar în cursul căruia este generat venitul suplimentar;

— respectă pragurile de flexibilitate maximă stabilite la litera (b);

(b) sub rezerva condițiilor prevăzute la litera (a), ratele taxelor pot varia în funcție de:

— clasa EURO de emisii astfel cum se prevede în anexa 0, inclusiv nivelul de PM și NOx, cu condiția ca nici o taxă să nu fie cu peste

100 % mai mare decât taxa percepută pentru vehiculele echivalente care satisfac standardele cele mai stricte privind emisiile poluante; și/sau

— momentul zilei, ziua sau anotimpul cu condiția ca:

(i) 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 sau

(ii) în cazul în care cea mai mică taxă percepută pentru o anumită perioadă este 0, penalitatea pentru cel mai scump moment al zilei, cea mai scumpă zi sau cel mai scump anotimp să nu depășească 50 % din nivelul taxei de utilizare care ar fi, în alte condiții, aplicabilă vehiculului respectiv.

Statelor membre li se cere să varieze ratele la care sunt percepute taxele de trecere în conformitate cu prima liniuță, nu mai târziu de anul 2010 sau, în cazul contractelor de concesiune, atunci când contractul de concesiune este reînnoit.

Cu toate acestea un stat membru poate deroga de la această dispoziție în cazul în care:

(i) acest lucru ar compromite grav coerența sistemelor de taxare de pe teritoriul său;

(ii) pentru sistemul de taxare în cauză, nu ar fi practic din punct de vedere tehnic să se introducă astfel de diferențieri sau

(iii) aceste dispoziții ar conduce la o deviere a celor mai poluante vehicule de la rețeaua rutieră transeuropeană, cu impact asupra siguranței rutiere și a sănătății publice.

Comisia este informată în legătură cu orice astfel de derogare;

(c) sub rezerva condițiilor prevăzute la litera (a), în cazuri excepționale pentru proiecte specifice de interes european ridicat, ratele taxelor 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 pentru vehicule. Structura de taxare rezultată va fi liniară, proporțională, deschisă publicului, accesibilă pentru toți utilizatorii în același condiții și nu conduce la costuri suplimentare transmise altor utilizatori sub forma unor taxe mai mari. Comisia verifică respectarea condițiilor prevăzute la acest punct anterior punerii în aplicare a structurii de taxare în cauză.”;

(f) se adaugă următoarele alineate:

„(11) Fără a aduce atingere articolului 9 alineatele (1) și (1a), în cazuri excepționale, în ceea ce privește infrastructura din regiunile montane și după informarea Comisiei, se poate adăuga o majorare la taxele anumitor sectoare rutiere:

- (a) care fac obiectul congestiilor acute de trafic ce afectează deplasarea liberă a vehiculelor sau
- (b) a căror utilizare de către vehicule constituie cauza degradării semnificative a mediului,

cu condiția ca:

- venitul generat din majorare să fie investit în proiectele prioritare de interes european identificate în anexa III la Decizia nr. 884/2004/CE, care contribuie direct la ameliorarea congestiei sau la reducerea daunelor în discuție cauzate mediului și care sunt localizate pe același coridor ca sectorul de drum pentru care se aplică majorarea;
- majorarea care poate fi aplicată la taxa de utilizare care variază în conformitate cu alineatul (10), nu depășește 15 % din taxa medie ponderată calculată în conformitate cu alineatul (9), cu excepția cazului în care venitul generat este investit în sectoare transfrontaliere ale proiectelor prioritare de interes european care implică infrastructura din regiuni montane, caz în care majorarea nu poate depăși 25 %;
- aplicarea majorării nu conduce la un tratament inechitabil al traficului comercial în comparație cu alți utilizatori ai drumurilor;
- planurile financiare pentru infrastructura pe care se aplică majorarea și o analiză cost/beneficiu pentru proiectul de infrastructură nouă se prezintă Comisiei înainte de aplicarea majorării;
- perioada pentru care urmează să se aplice majorarea se definește și se delimitează înainte de aplicare și concordă, în privința venitului planificat care urmează să fie generat, cu planurile financiare și analiza cost/beneficiu care au fost prezentate.

Aplicarea acestei dispoziții la proiecte noi transfrontaliere se supune acordului statelor membre respective.

În cazul în care Comisia primește planurile financiare de la un stat membru care intenționează să aplice o majorare, Comisia comunică aceste informații tuturor membrilor comitetului prevăzut la articolul 9c alineatul (1). În cazul în care Comisia consideră că majorarea

planificată nu satisface condițiile menționate la prezentul alineat sau că majorarea planificată va avea efecte negative semnificative asupra dezvoltării economice a regiunilor periferice, poate respinge sau poate cere modificarea planurilor pentru tarifele de utilizare, trimise de către statul membru în cauză, în conformitate cu procedura menționată la articolul 9c alineatul (2).

(12) În cazul în care, în cazul unei verificări, un șofer nu poate prezenta documentele necesare ale vehiculului pentru a se stabili informațiile precizate la alineatul (10) litera (b) prima liniuță și tipul vehiculului, în cazul unui control statele membre pot aplica taxe de utilizare până la cel mai ridicat nivel taxabil.”

3. Se introduce următorul articol:

„Articolul 7a

(1) La determinarea nivelurilor taxelor medii ponderate care urmează să se aplice pe rețeaua de infrastructură respectivă sau pe o parte clar definită a unei astfel de rețele, statele membre iau în calcul diferite costuri menționate la articolul 7 alineatul (9). Costurile luate în considerare se referă la rețea sau la partea de rețea pe care sunt impuse taxele și la vehiculele care sunt supuse taxării. Statele membre pot decide să nu recupereze aceste costuri prin venitul provenit din taxare sau să recupereze doar un procent din costuri.

(2) Taxele de utilizare se determină în conformitate cu articolul 7 și alineatul (1) din prezentul articol.

(3) Pentru modalitățile noi de taxare, altele decât cele implicând taxele de concesiune puse în aplicare de statele membre după 10 iunie 2008, statele membre calculează costurile folosind o metodologie bazată pe principiile de calcul de bază prevăzute în anexa III.

Pentru noile taxe de concesiune aplicate după 10 iunie 2008, nivelul maxim al taxelor de utilizare este echivalent cu, sau mai mic decât nivelul care ar fi rezultat din folosirea unei metodologii bazată pe principiile de calcul de bază prevăzute în anexa III. Evaluarea unei astfel de echivalențe se face pe baza unei perioade de referință rezonabil de lungă, adecvată pentru natura unui contract de concesiune.

Modalitățile de taxare aflate deja în aplicare la 10 iunie 2008 sau pentru care s-au primit propuneri sau răspunsuri la invitațiile de a negocia în procedura negociată ca urmare a unui proces de achiziții publice înainte de 10 iunie 2008 nu se supun obligațiilor menționate la prezentul alineat, atâta timp cât aceste modalități rămân în vigoare și cu condiția ca ele să nu fie modificate substanțial.

(4) Comisiei i se comunică de către statele membre cu cel puțin patru luni înainte de punerea în aplicare a noilor modalități de taxare:

(a) pentru modalitățile de taxare altele decât cele care implică taxele de concesionare:

- valorile unitare și alți parametri pe care îi folosesc în calcularea diferitelor elemente de cost și
- informații clare privind vehiculele reglementate prin regimul lor de taxare și extinderea geografică a rețelei sau a părții rețelei, folosite pentru calculul fiecărui cost și procentul din costurile pe care intenționează să le recupereze;

(b) pentru modalitățile de taxare care implică taxe de concesionare:

- contractele de concesiune sau modificările importante ale acestor contracte;
- cazul de bază pe care donatorul 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 se definește la articolul 7 alineatul (9) preconizate în cadrul concesiunii, traficul prognozat pe tipuri de vehicule, nivelurile preconizate pentru taxele de utilizare și extinderea geografică a rețelei reglementată de contractul de concesiune.

(5) Statele membre informează, de asemenea, Comisia, cu cel puțin patru luni înainte de punerea lor în aplicare, referitor la noile modalități de taxare aplicabile pe drumurile paralele pe care poate fi deviat traficul de pe rețeaua rutieră transeuropeană și/sau care sunt în concurență directă cu anumite părți ale rețelei respective pe care sunt impuse taxe. Aceste informații includ cel puțin o explicație a extinderii geografice a rețelei de drumuri supuse taxării, vehiculele supuse taxării și nivelurile de taxare avute în vedere, împreună cu o explicație a modului în care a fost determinat nivelul taxei de utilizare.

(6) Pentru cazurile supuse obligațiilor prevăzute la alineatul (3), în interval de patru luni de la primirea informațiilor în conformitate cu alineatul (4), Comisia dă un aviz în legătură cu măsura în care aceste obligații par a fi îndeplinite.

Pentru modalitățile de taxare menționate la alineatul (5), Comisia poate da, de asemenea, un aviz, în special privitor la proporționalitatea și transparența modalităților propuse și impactul lor probabil asupra concurenței în contextul pieței interne și al liberei circulații a mărfurilor.

Avizele Comisiei se pun la dispoziția Comitetului menționat la articolul 9c alineatul (1).

(7) În cazul în care un stat membru dorește să aplice dispozițiile de la articolul 7 alineatul (11) în privința modalităților de taxare aplicate deja la 10 iunie 2008, statul membru asigură informații care demonstrează că taxa medie ponderată aplicată pe infrastructura în cauză respectă prevederile menționate la articolul 2 punctul (aa), articolul 7 alineatul (9) și articolul 7 alineatul (10)."

4. Se introduce următorul articol:

„Articolul 7b

Prezenta directivă nu afectează libertatea statelor membre care introduc un sistem de taxe și/sau tarife de utilizare pentru infrastructură, de a asigura compensații adecvate pentru aceste tarife, fără a aduce atingere articolelor 87 și 88 din tratat.”

5. Articolul 8 alineatul (2) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) plata tarifului comun de utilizare oferă acces la rețea, astfel cum este definit de către statele membre participante în conformitate cu articolul 7 alineatul (1);”.

6. Se introduce următorul articol:

„Articolul 8a

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

7. Articolul 9 se modifică după cum urmează:

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

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

(a) taxelor sau tarifelor specifice:

- percepute la înmatricularea vehiculului sau
- impuse vehiculelor sau încărcăturilor cu greutate și dimensiuni care nu respectă normele;

(b) taxelor de parcare și tarife specifice ale traficului urban.

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

(a) tarifelor de reglementare prevăzute special pentru combaterea aglomerațiilor la anumite ore și în anumite locuri;

(b) tarifelor de reglementare prevăzute special pentru combaterea impactului asupra mediului, inclusiv calitatea necorespunzătoare a aerului,

pe oricare drum, în special în zonele urbane, inclusiv pe drumuri care fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană care traversează o zonă urbană.”;

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

„(2) Statele membre decid modul în care va fi folosit venitul provenit din tarifele percepute pentru utilizarea infrastructurii rutiere. Pentru a permite rețelei de drumuri să se dezvolte ca un întreg, venitul realizat din taxele de utilizare ar trebui să fie folosit în beneficiul sectorului de transport și pentru optimizarea întregului sistem de transport.”

8. Se introduc următoarele articole:

„Articolul 9a

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

Articolul 9b

Comisia facilitează dialogul și schimbul de tehnologie între statele membre în legătură cu punerea în aplicare a prezentei directive și în special a anexei III. Comisia actualizează și clarifică anexele 0, III și IV având în vedere progresul tehnic și anexele I și II având în vedere inflația, în conformitate cu procedura menționată la articolul 9c alineatul (3).

Articolul 9c

(1) Comisia este asistată de un Comitet.

(2) În cazul în care se face trimitere la acest alineat, se aplică articolele 3 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8.

(3) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8.

Perioada prevăzută la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni.

(4) Comitetul își stabilește propriul regulament de procedură.”

9. Articolul 11 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 11

Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului, până la 10 iunie 2011, un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive, ținând cont de evoluțiile tehnologice și de evoluția densității traficului, inclusiv utilizarea vehiculelor mai mari de 3,5 tone și mai mici de 12 tone și evaluând

impactul lor asupra pieței interne, inclusiv asupra regiunilor insulare, izolate sau periferice ale Comunității, nivelul investițiilor din sector și contribuția proprie la obiectivele unei politici de transport durabile.

Statele membre înaintează Comisiei informațiile necesare pentru elaborarea raportului până la 10 decembrie 2010.

După examinarea tuturor opțiunilor inclusiv costurile legate de protecția mediului, zgomot, congestiile de trafic și sănătate, Comisia prezintă, până la 10 iunie 2008, un model general aplicabil, transparent și inteligibil pentru evaluarea tuturor costurilor externe pentru a servi ca bază pentru viitoarele calcule ale tarifulor de utilizare a infrastructurilor. Acest model este însoțit de o analiză de impact a internalizării costurilor externe pentru toate modurile de transport și o strategie pentru punerea treptată în aplicare a modelului pentru toate modurile de transport.

Raportul și modelul sunt însoțite, dacă este cazul, de propuneri pentru Parlamentul European și Consiliu privind revizuirea viitoare a prezentei directive.”

10. Tabelul din anexa II indicând suma taxelor anuale de utilizare se înlocuiește cu următorul tabel:

	maxim trei osii	minim patru osii
EURO 0	1 332	2 233
EURO I	1 158	1 933
EURO II	1 008	1 681
EURO III	876	1 461
EURO IV și vehicule mai puțin poluante	797	1 329

11. La anexa II ultima teză se înlocuiește cu următorul text:

„Tariful zilnic de utilizare este același pentru toate categoriile de vehicule și se ridică la 11 EURO”.

12. Se introduce anexa 0, al cărei text este prevăzut în anexa I la prezenta directivă.

13. Se adaugă anexa III, al cărei text este prevăzut în anexa II la prezenta directivă.

14. Se adaugă anexa IV, al cărei text este prevăzut în anexa III la prezenta directivă.

Articolul 2

(1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 10 iunie 2008. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Atunci când statele membre adoptă astfel de măsuri, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere în momentul publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textul dispozițiilor de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă, împreună cu un tabel în care se arată modul în care dispozițiile din prezenta directivă corespund dispozițiilor de drept intern adoptate.

Articolul 3

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

Articolul 4

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasburg, 17 mai 2006.

Pentru Parlamentul European

Președintele

J. BORRELL FONTELLES

Pentru Consiliu

Președintele

H. WINKLER

ANEXA I

„ANEXA 0

LIMITE ALE EMISIILOR

1. Vehicule «EURO 0»

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

2. Vehicule «EURO I»/«EURO II»

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

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

3. Vehicule «EURO III»/«EURO IV»/«EURO V»/«EEV»

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

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

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

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

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

ANEXA II

„ANEXA III

PRINCIPIILE ESENȚIALE PENTRU ALOCAREA COSTURILOR ȘI CALCULUL TAXELOR DE UTILIZARE

Prezenta anexă specifică principiile esențiale pentru calculul taxei medii ponderate de utilizare pentru a reflecta articolul 7 alineatul (9). Obligația de a lega taxele de utilizare de costuri nu aduce atingere libertății statelor membre de a decide, în conformitate cu articolul 7a alineatul (1), să nu recupereze costurile în întregime prin veniturile obținute din taxare sau libertății de variație a taxelor specifice de utilizare în raport cu media ⁽¹⁾, în conformitate cu articolului 7 alineatul (10).

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

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

1. Definirea rețelei de drumuri și a vehiculelor reglementate

- În cazul în care nu se prevede aplicarea unui singur regim de taxare pe întreaga rețea rutieră TEN, un stat membru specifică exact partea sau părțile din rețea care urmează a fi supuse unui regim de taxare precum și sistemul pe care îl folosește pentru a clasifica vehiculele în scopul diferențierii taxei de utilizare. De asemenea, statele membre specifică dacă extind domeniul de aplicare al regimului lor de taxare pentru a include vehicule sub pragul de greutate de 12 tone.
- În cazul în care un stat membru decide să adopte politici diferite privind recuperarea costului pentru diferite părți ale rețelei [în conformitate cu articolul 7a alineatul (1)], fiecare parte a rețelei clar definită este supusă unui calcul separat al costurilor. Un stat membru poate decide să împartă rețeaua sa într-un număr de părți clar definite astfel încât să stabilească modalități separate sau asemănătoare de concesiune, pentru fiecare parte.

2. Costurile infrastructurii**2.1. Costuri de investiție**

- Costurile de investiție includ costurile de construcție (inclusiv costurile financiare) și costurile de dezvoltare a infrastructurii plus, dacă este cazul, rentabilitatea capitalului investit sau marja de profit. Se includ, de asemenea, costurile de achiziție a terenului, planificarea, proiectarea, supervizarea contractelor de construcții și managementul de proiect și al investigațiilor arheologice și geologice, precum și alte costuri relevante neprevăzute.
- Recuperarea costurilor de construcție are la bază fie durata de viață proiectată a infrastructurii, fie altă perioadă de amortizare (nu mai mică de 20 de ani) care poate fi considerată adecvată din motive de finanțare printr-un contract de concesiune sau altfel. Extinderea perioadei de amortizare poate fi o variabilă cheie în negocierile privind stabilirea contractelor de concesiune, în special dacă statul membru respectiv dorește, ca parte în contract, să stabilească plafonul privind taxa medie ponderată aplicabilă.
- Fără a aduce atingere calculului costurilor de investiție, recuperarea costurilor poate:
 - fi distribuită uniform pe întreaga perioadă de amortizare sau poate fi concentrată asupra primilor sau ultimilor ani sau asupra anilor intermediari, cu condiția ca o astfel de repartizare să se facă în mod transparent;
 - prevedea indexarea taxelor de utilizare pe parcursul perioadei de amortizare.
- Toate costurile istorice se bazează pe sumele plătite. Costurile care urmează să fie atrase vor avea la bază prognoze rezonabile.

⁽¹⁾ Aceste dispoziții, împreună cu flexibilitatea oferită în modul în care sunt recuperate costurile în timp (a se vedea punctul 2.1 liniuța a treia) oferă 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.

- Investițiile publice pot lua forma împrumuturilor financiare. Rata dobânzii care urmează să se aplice costurilor istorice este rata aplicată împrumuturilor de stat pe perioada respectivă.
- Partea din costuri ce revine vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri (HGV-uri) se stabilește în mod obiectiv și transparent, luând în considerare proporția traficului de HGV-uri care urmează să fie preluată de rețea și costurile aferente. Kilometrii pe vehicul parcurși de HGV-uri pot fi ajustați în acest sens prin «coeficienți de echivalență» justificați obiectiv, precum cei de la punctul 4 ⁽²⁾.
- Estimarea rentabilității capitalului sau a marjei de profit este rezonabilă în condițiile pieței și poate varia pentru a stimula o terță parte contractantă în ceea ce privește cerințele referitoare la calitatea serviciilor furnizate. Rentabilitatea capitalului poate fi evaluată folosindu-se indicatori economici cum ar fi RIR (rata internă a rentabilității investiției) sau CMPCI (costul mediu ponderat al capitalului).

2.2. Costuri de întreținere anuale și costuri pentru reparații structurale

- Aceste costuri includ și costurile anuale de întreținere a rețelei de drumuri și costurile periodice legate de repararea, consolidarea și execuția straturilor noi de îmbrăcăminte rutieră, pentru a garanta că nivelul funcționalității operaționale a rețelei se menține în timp.
- Astfel de costuri sunt repartizate între HGV-uri și alte tipuri de vehicule din trafic pe baza distribuției kilometrilor vehicul reali și prognozați și pot fi ajustate prin factori de echivalare obiectivi precum cei prevăzuți la punctul 4.

3. Costuri de operare, gestionare și taxare

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

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

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

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

4. Partea din trafic ce revine transportului de mărfuri, factorii de echivalență și mecanismul de corecție

- Calculul taxelor de trecere se bazează pe partea din kilometri pe vehicul, reală și prognozată ce revine HGV-urilor, ajustată, dacă se dorește, prin coeficienți de echivalență, pentru a lua în calcul în mod corespunzător costurile crescute de construire și reparare a infrastructurii destinată utilizării de către vehiculele de marfă.
- Următorul tabel prezintă un set de coeficienți de echivalență orientativi. În cazul în care un stat membru folosește coeficienți de echivalență cu rapoarte diferite de cele din tabel, acestea au la bază criterii justificabile obiectiv și sunt făcute publice.

⁽²⁾ Aplicarea factorilor de echivalență de către statele membre poate lua în considerare construcția drumului realizată în etape sau folosind abordarea unui ciclu de viață lung.”

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

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

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

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

ANEXA III

„ANEXA IV

DETERMINAREA ORIENTATIVĂ A CLASELOR VEHICULELOR

Clasele vehiculelor sunt definite în tabelul de mai jos.

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

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

Autovehicule

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

⁽¹⁾ Suspensia recunoscută ca echivalentă în conformitate cu definiția din anexa II la Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite autovehicule care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a maselor maxime autorizate în traficul internațional (JO L 235, 17.9.1996, p. 59). Directivă astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2002/7/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 67, 9.3.2002, p. 47).

Combinatii de vehicule (vehicule articulate și autotrenuri)

Axe motoare cu suspensie pneumatică sau recunoscute ca echivalente		Alte sisteme de suspensie cu axe motoare		Clasa de degradare
Numărul osiilor și greutatea brută încărcată maximă autorizată (tone)				
Mai mare sau egal cu	Mai mic decât	Mai mare sau egal cu	Mai mic decât	
2 + 1 osii				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
2 + 2 osii				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
2 + 3 osii				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
3 + 2 osii				
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	IIII
		40	44	
40	44			
3 + 3 osii				
36	38	36	38	I
38	40			II
		38	40	
40	44	40	44”	