

Jurnalul Oficial

al Uniunii Europene

C 77 E



Ediția în limba română

Comunicări și informări

Anul 54

11 martie 2011

Numărul informării

Cuprins

Pagina

III *Acte pregătitoare*

CONSILIU

2011/C 77 E/01

Poziția (UE) nr. 6/2011 în primă lectură a Consiliului în vederea adoptării unei Directive 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

Adoptată de Consiliu la 14 februarie 2011 ⁽¹⁾ 1

RO

⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE

III

(Acte pregătitoare)

CONSILIU

POZIȚIA (UE) NR. 6/2011 ÎN PRIMĂ LECTURĂ A CONSILIULUI

în vederea adoptării unei Directive 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

Adoptată de Consiliu la 14 februarie 2011

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2011/C 77 E/01)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽²⁾,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽³⁾,

întrucât:

fonică, care au efecte nocive asupra sănătății și a mediului. De asemenea, cerințele în materie de protecția mediului trebuie integrate în definirea și punerea în aplicare a altor politici ale Uniunii, inclusiv politica comună în domeniul transporturilor.

(2) Obiectivul reducerii efectelor negative ale transporturilor ar trebui să fie atins astfel încât să evite crearea de obstacole excesive în calea libertății de circulație, în interesul creșterii economice solide, al funcționării corespunzătoare a pieței interne și al coeziunii teritoriale.

(3) Pentru optimizarea sistemului de transport în consecință, politica comună în domeniul transporturilor ar trebui 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, inclusiv prin promovarea reînnoirii parcului auto, utilizarea mai eficientă a infrastructurilor și comodalitatea. Aceasta necesită aplicarea în continuare a principiului „utilizatorul plătește”, precum și dezvoltarea și punerea în aplicare a principiului „poluatorul plătește” în sectorul transporturilor în toate modurile de transport.

(1) Promovarea unui transport durabil reprezintă un element cheie al politicii comune în domeniul transporturilor. În acest scop, ar trebui să se reducă contribuția transporturilor la schimbările climatice, precum și efectele negative ale acestora, în special congestionarea, care împiedică mobilitatea, poluarea aerului și poluarea

(4) Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁴⁾ 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 de utilizare a infrastructurii. Modelul respectiv trebuia însoțit de o evaluare a impactului internalizării costurilor externe pentru toate modurile de transport și de o strategie pentru o punere în aplicare progresivă a modelului și, după caz, de noi propuneri de revizuire a directivei menționate.

⁽¹⁾ JO C 255, 22.9.2010, p. 92.

⁽²⁾ JO C 120, 28.5.2009, p. 47.

⁽³⁾ Poziția Parlamentului European din 11 martie 2009 (JO C 87 E, 1.4.2010, p. 345) și Poziția în primă lectură a Consiliului din 14 februarie 2011. Poziția Parlamentului European din ... (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din ...

⁽⁴⁾ JO L 187, 20.7.1999, p. 42.

- (5) Pentru a trece la aplicarea unei politici durabile în domeniul transporturilor, prețurile acestora ar trebui să reflecte mai fidel costurile legate de poluarea atmosferică și fonică generate de trafic, de schimbările climatice și congestiunea rezultate în urma folosirii reale a tuturor modurilor de transport, în vederea optimizării utilizării infrastructurii, reducerii poluării locale, gestionării congestiunii și combaterii schimbărilor climatice, la costul cel 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 calculate pentru utilizarea infrastructurii în funcție de distanța parcursă, acestea constituie un instrument economic viabil și eficient pentru realizarea unei politici durabile în domeniul transporturilor, deoarece acestea sunt direct legate de utilizarea infrastructurii, de 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 utilizării rețelei rutiere.
- (7) Analiza de impact reflectă faptul că aplicarea taxelor de trecere calculate în funcție de costurile poluării și, pe drumurile congestionate, în funcție de variația mai mare a taxelor de trecere din perioadele de vârf ar avea un efect benefic asupra sistemului de transport și ar contribui la strategia Uniunii referitoare la schimbările climatice. Aceasta ar putea 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 putea juca indirect un rol important în reducerea consumului de combustibil și în combaterea schimbărilor climatice.
- (8) Prezenta directivă nu împiedică statele membre să aplice normele naționale pentru taxarea altor utilizatori ai drumurilor care nu intră sub incidența prezentei directive.
- (9) Costurile poluării atmosferice și fonice generate de trafic, 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 transportul este utilizat. Principiul „poluatorul plătește” va fi pus în aplicare prin taxarea costurilor externe, ceea ce va contribui la reducerea costurilor externe.
- (10) În sensul prezentei directive, modelul conceput de Comisie pentru calcularea costurilor externe bazate pe poluarea atmosferică și fonică generată de trafic oferă metode fiabile și o serie de valori unitare care ar putea constitui deja o bază pentru calcularea costurilor externe.
- (11) Există încă incertitudini privind costurile și beneficiile sistemelor necesare pentru aplicarea taxelor diferențiate pe rutele cu trafic redus. Până când incertitudinile vor fi înlăturate, o abordare flexibilă la nivelul Uniunii pare a fi cea mai adecvată. Această abordare flexibilă ar trebui să permită statelor membre opțiunea de a decide dacă să introducă sau nu taxe bazate pe costurile externe și pe ce drumuri, în funcție de caracteristicile naționale și locale ale rețelei.
- (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 pentru vehiculele grele pentru transportul de mărfuri.
- (13) O implementare clară și transparentă a sistemelor de taxare ar putea duce la o mai bună funcționare a pieței interne. Prin urmare, sistemele de taxe divergente ar trebui evitate pentru a nu denatura concurența în domeniul transportului internațional de bunuri în cadrul rețelei rutiere transeuropene sau al anumitor sectoare ale acestei rețele, sau în orice alte sectoare suplimentare ale respectivelor rețele interconectate de autostrăzi care nu fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană. Aceleași principii de taxe ar trebui aplicate, în mod deosebit, oricărui sector al rețelei de autostrăzi a unui stat membru.
- (14) Statele membre ar trebui să aibă opțiunea de a aplica taxe bazate pe costurile infrastructurii și pe costurile externe la nivelul maxim permis de această directivă prin intermediul taxelor de trecere, însă ar trebui să poată alege să aplice una dintre aceste taxe sau ambele la un nivel mai redus, ori să nu le aplice deloc.
- (15) În momentul stabilirii rețelei căreia i se aplică o taxă bazată pe costurile externe, statele membre ar trebui să poată alege să nu perceapă taxe bazate pe costurile externe în cazul anumitor drumuri, în scopul de a îmbunătăți accesul la regiunile periferice, fără ieșire la mare sau insulare și competitivitatea acestora.
- (16) Ar trebui să se permită adăugarea la taxa de utilizare a infrastructurii a unui element de cost extern bazat pe costurile poluării atmosferice și fonice generate de trafic. Ar trebui să se permită ca elementul de cost extern integrat în taxele de trecere să fie adăugat la costul utilizării infrastructurii, cu condiția ca, în momentul calculării costurilor, să fie respectate anumite condiții pentru a se evita taxarea necuvenită.

- (17) Pentru a reflecta mai bine costurile poluării atmosferice și fonice generate de trafic, taxa bazată pe costurile externe ar trebui să varieze în funcție de tipul drumului, tipul de vehicul și de perioadele de timp vizate.
- (18) Congestionarea are un impact negativ, prin faptul că în general, pentru utilizatori, duce la o risipă de timp și carburanți. Diferențierea taxelor de utilizare a infrastructurilor oferă un instrument de gestionare a congestiei, cu condiția ca taxele de trecere diferențiate să transmită un semnal de preț clar și semnificativ utilizatorilor drumurilor, astfel încât aceștia să își modifice comportamentul și să evite sectoarele rutiere congestionate în timpul perioadelor de vârf.
- (19) Directiva 2002/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 iunie 2002 privind evaluarea și gestiunea zgomotului ambiental ⁽¹⁾ furnizează deja o bază pentru dezvoltarea și completarea setului de măsuri la nivelul Uniunii referitoare la zgomotul emis de vehiculele și infrastructura rutiere, solicitând autorităților competente să elaboreze hărți strategice privind nivelul zgomotului pentru drumurile principale și să elaboreze planuri de acțiune în vederea reducerii zgomotului acolo unde nivelurile de expunere pot provoca efecte nocive asupra sănătății umane.
- (20) Buna funcționare a pieței interne necesită un cadru la nivelul Uniunii, pentru a se garanta că taxele de trecere stabilite în baza costurilor locale ale poluării atmosferice și fonice generate de trafic și în baza congestiei sunt transparente, proporționale și nediscriminatorii. Acel cadru ar trebui să includă principii comune de taxare, metode de calcul, niveluri maxime și valori unitare ale costurilor externe bazate pe metode științifice recunoscute, precum și proceduri de notificare și raportare a sistemelor de taxare către Comisie.
- (21) Dacă o autoritate este desemnată de către un stat membru să stabilească nivelul de taxare a costurilor externe, nu ar trebui să aibă un interes direct să fixeze o valoare nejustificat de ridicată și, prin urmare, ar trebui să fie independentă de organismul care colectează și gestionează veniturile provenite din taxele de trecere.
- (22) Pentru a acorda prioritate construirii proiectelor prioritare la nivel european identificate în anexa III la Decizia nr. 661/2010/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind orientările Uniunii privind dezvoltarea rețelei transeuropene de transport ⁽²⁾, statele membre care au posibilitatea de a aplica o majorare ar trebui să folosească respectiva opțiune anterior taxării costurilor externe. Pentru a se evita o taxare necuvenită a utilizatorilor, nu ar trebui 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.
- (23) 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.
- (24) Sub rezerva dispozițiilor relevante privind ajutorul de stat din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, ar trebui să fie permise măsuri stimulative în cazul parcurilor care implică transferuri modale costisitoare, de exemplu, rutier-maritim-rutier, în interesul coeziunii teritoriale și al accesibilității și competitivității regiunilor periferice, fără ieșire la mare și insulare.
- (25) Ar trebui să poată fi permisă, în anumite circumstanțe, reducerea sau diminuarea taxei de utilizare a infrastructurii, pentru orice categorie de utilizatori, precum utilizatorii frecvenți sau utilizatorii de sisteme electronice de taxare.
- (26) Taxarea costurilor externe prin intermediul taxelor de trecere va fi mai eficace în influențarea deciziilor utilizatorilor, dacă aceștia sunt conștienți de existența unor astfel de costuri. Prin urmare, astfel de costuri ar trebui identificate separat în mod corespunzător într-un bon, o factură sau un document echivalent furnizat de operatorul taxei de trecere. În plus, un asemenea document ar putea facilita facturarea costurilor externe de către transportatori în sarcina expeditorului sau oricărui alți clienți.
- (27) Utilizarea sistemelor electronice de percepere a taxelor de trecere este de dorit pentru a se evita afectarea fluidității traficului și pentru a se preveni efectele negative asupra mediului la nivel local cauzate de cozile la barierele punctelor de plată a taxelor de trecere. Prin urmare, este de dorit să se perceapă, prin intermediul unor astfel de sisteme, o taxă bazată pe costurile externe, în conformitate cu Directiva 2004/52/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică în cadrul Comunității ⁽³⁾.
- (28) Deși deciziile privind chestiunile legate de cheltuielile publice naționale, inclusiv cele privind utilizarea veniturilor generate în temeiul prezentei directive, sunt de competența statelor membre în conformitate cu principiul subsidiarității, veniturile suplimentare generate din taxarea costurilor externe sau valoarea financiară echivalentă a acestor venituri, în conformitate cu obiectivele privind politica în domeniul transporturilor ale prezentei directive, ar trebui utilizate în beneficiul sectorului transporturilor și pentru promovarea mobilității durabile în general. Prin urmare, asemenea proiecte ar trebui să vizeze, printre altele, facilitarea stabilirii unei tarify 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, dezvoltarea infrastructurii alternative pentru utilizatorii transporturilor, optimizarea logisticii sau îmbunătățirea siguranței rutiere.

⁽¹⁾ JO L 189, 18.7.2002, p. 12.

⁽²⁾ JO L 204, 5.8.2010, p. 1.

⁽³⁾ JO L 166, 30.4.2004, p. 124.

- (29) Pentru a facilita interoperabilitatea dispozitivelor de plată a taxelor de trecere și sub rezerva respectării anumitor condiții, ar trebui să fie permisă cooperarea a două sau mai multe state membre, în vederea introducerii unui sistem comun de taxe de trecere.
- (30) Comisia ar trebui să transmită Parlamentului European și Consiliului, în timp util, o evaluare cuprinzătoare a experienței acumulate de acele state membre care aplică o taxă pe baza costurilor externe și/sau o taxă de utilizare a infrastructurii în conformitate cu prezenta directivă.
- (31) Regulamentul (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului din 11 iulie 2006 de stabilire a anumitor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european și Fondul de coeziune⁽¹⁾ prevede că veniturile generate de 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, veniturile generate de o taxă pe baza costurilor externe nu ar trebui luate în considerare la calcularea deficitului de finanțare, deoarece aceste venituri ar trebui utilizate pentru 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.
- (32) Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește anumite adaptări ale anexelor. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți.
- (33) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive ar trebui adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei⁽²⁾.
- (34) Atunci când utilizează metode științifice alternative pentru calcularea taxelor bazate pe costuri externe, statele membre ar trebui să poată lua în considerare valorile costului financiar al efectelor externe puse la dispoziție în studiul „Ghidul privind estimarea costurilor externe în sectorul transporturilor”⁽³⁾, care oferă o perspectivă globală asupra celor mai bune teorii și practici de estimare a costurilor externe.
- (35) În zonele de munte, astfel cum sunt descrise în studiul „Zonele montane în Europa: Analiza zonelor montane din statele membre ale UE, din țările în curs de aderare și din alte țări europene”, solicitat de Comisia Europeană în 2004, taxe mai mari bazate pe costurile externe ar trebui să fie permise în măsura în care date științifice obiective dovedesc faptul că poluarea atmosferică și fonică creează daune mai mari respectivelor zone

montane din cauza unor circumstanțe geografice și fenomene fizice, cum ar fi panta drumului, inversiunile de temperatură și efectul de amfiteatru al văilor.

- (36) În conformitate cu punctul 34 din Acordul interinstituțional pentru o mai bună legiferare⁽⁴⁾, statele membre sunt încurajate să elaboreze, pentru ele însele și în interesul Uniunii, propriile tabele care să ilustreze, în măsura posibilului, corespondența dintre prezenta directivă și măsurile de transpunere, precum și să le facă publice.
- (37) Deoarece obiectivul prezentei directive, și anume promovarea unei taxări diferențiate în funcție de costurile externe, ca element care să contribuie la un transport durabil, nu poate fi realizat în mod satisfăcător numai de statele membre și, prin urmare, datorită importanței caracterului transfrontalier al transportului, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivului respectiv,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

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

1. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) se introduce următoarea literă:

„(ad) «autostradă» înseamnă o șosea proiectată și construită special pentru traficul autovehiculelor, care nu deservește proprietățile de pe margine și care:

(i) este prevăzută, cu excepția punctelor speciale sau temporare, cu părți carosabile separate pentru două direcții de trafic, separate între ele printr-o bandă despărțitoare care nu este destinată traficului sau, în mod excepțional, prin alte mijloace;

(ii) nu intersectează la același nivel o șosea, o cale ferată sau o linie de tramvai, o pistă pentru biciclete sau o cale pietonală; și

(iii) este desemnată în mod specific drept autostradă;”;

⁽¹⁾ JO L 210, 31.7.2006, p. 25.

⁽²⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

⁽³⁾ http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm

⁽⁴⁾ JO C 321, 31.12.2003, p. 1.

(b) literele (b) și (ba) se înlocuiesc cu următorul text:

„(b) «taxă de trecere» înseamnă o anumită sumă plătită pentru un vehicul în funcție de distanța parcursă pe o anumită infrastructură și de tipul vehiculului, cuprinzând o taxă de utilizare a infrastructurii și/sau o taxă bazată pe costurile externe;

(ba) «taxă de utilizare a infrastructurii» înseamnă o taxă percepută în vederea recuperării costurilor de construcție, întreținere, exploatare și dezvoltare a infrastructurii, suportate într-un stat membru;”;

(c) se introduc următoarele litere:

„(bb) «taxă bazată pe costurile externe» înseamnă o taxă percepută în vederea recuperării costurilor suportate într-un stat membru în legătură cu poluarea atmosferică și/sau fonică generată de trafic;

(bc) «costul poluării atmosferice generate de trafic» înseamnă costul daunelor provocate de eliberarea în atmosferă a unor particule în suspensie și de precursori de ozon, precum oxidul de azot și componentele organice volatile în timpul funcționării unui vehicul;

(bd) «costul poluării fonice generate de trafic» înseamnă costul daunelor provocate de zgomotul emis de vehicule sau creat de interacțiunea acestora cu suprafața drumului;

(be) «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, împărțit la numărul de kilometri pe vehicul parcurși în sectoarele rutiere în care se percepe taxa în perioada respectivă;

(bf) «taxa medie ponderată bazată pe costurile externe» înseamnă venitul total provenit dintr-o taxă bazată pe costurile externe colectată pe o perioadă determinată, împărțit la numărul de kilometri pe vehicul parcurși în sectoarele rutiere în care se percepe taxa în perioada respectivă;”;

(d) litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) «vehicul» înseamnă un autovehicul sau un ansamblu de vehicule articulate, destinat sau utilizat pentru transportul rutier de mărfuri și cu o masă totală maximă autorizată de peste 3,5 tone;”.

2. Articolele 7, 7a și 7b se înlocuiesc cu următorul text:

„Articolul 7

(1) Statele membre pot menține sau introduce taxe de trecere și/sau taxe de utilizare în rețeaua rutieră trans-europeană sau în anumite sectoare ale acesteia și în orice alte sectoare suplimentare ale propriilor rețele de autostrăzi, care nu fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană, în conformitate cu condițiile stabilite la alineatele (2), (3), (4) și (5) din prezentul articol și la articolele 7a-7k, fără a aduce atingere dispozițiilor articolului 9 alineatul (1a). Prezentă dispoziție nu aduce atingere dreptului statelor membre, în conformitate cu Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, de a aplica taxe de trecere și/sau taxe de utilizare pe alte drumuri, cu condiția ca impunerea acestor taxe pe astfel de drumuri să nu discrimineze traficul internațional și să nu determine denaturarea concurenței dintre operatori.

(2) Statele membre nu vor institui pe teritoriul lor, în același timp, taxe de trecere și taxe de utilizare pentru nicio categorie de vehicule pentru utilizarea unui singur sector rutier. Cu toate acestea, un stat membru care impune taxe de utilizare pe rețeaua lui poate impune, de asemenea, taxe de trecere pentru utilizarea podurilor, tunelurilor 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 origine sau destinație a operațiunii de transport.

(4) Statele membre pot să prevadă reducerea ratelor taxelor de trecere sau a taxelor de utilizare ori exonerări de la plata acestora pentru vehiculele scutite de obligația de a instala și utiliza aparatura de înregistrare în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier (*), precum și în cazurile reglementate de și sub rezerva condițiilor prevăzute la articolul 6 alineatul (2) literele (a) și (b) din prezenta directivă.

(5) Un stat membru poate alege să aplice taxe de trecere și/sau taxe de utilizare numai vehiculelor care au o masă totală maximă autorizată de cel puțin 12 tone, în cazul în care consideră că o extindere la vehiculele de mai puțin de 12 tone, printre altele:

(a) ar crea efecte negative grave asupra fluidității traficului, asupra mediului, nivelurilor de zgomot, congestionării sau sănătății sau siguranței rutiere, din cauza devierii traficului;

(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, fără a depăși valorile prevăzute în anexa II, și sunt valabile pentru o zi, o săptămână, o lună sau un an. Tariful lunar nu trebuie să depășească 10 % din tariful anual, tariful săptămânal nu ar trebui să depășească 5 % din tariful anual, iar tariful zilnic nu ar trebui să depășească 2 % din tariful anual.

Un stat membru poate decide să aplice numai rate anuale pentru vehiculele înmatriculate în statul membru respectiv.

(2) Statele membre stabilesc taxele de utilizare, inclusiv costurile administrative, 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) Costurile luate în considerare se referă la rețea sau la partea de rețea care face obiectul taxelor de utilizare a infrastructurii și la vehiculele care sunt supuse acestor taxe. Statele membre pot să aleagă să recupereze numai un procent din aceste costuri.

Articolul 7c

(1) Taxa bazată pe costurile externe se poate raporta la costul poluării atmosferice generate de trafic. Pe sectoarele rutiere care traversează zone cu o concentrație de populație expuse la poluare fonică generată de traficul rutier, taxa bazată pe costurile externe poate include costul poluării fonice generate de trafic.

Taxa bazată pe costuri externe variază și se stabilește în conformitate cu cerințele minime și metodele specificate în anexa IIIa și respectă valorile maxime prevăzute în anexa IIIb.

(2) Costurile luate în considerare se referă la rețea sau la partea de rețea care face obiectul taxelor bazate pe costurile externe și la vehiculele care sunt supuse acestor taxe. Statele membre pot să aleagă să recupereze numai un procent din costurile respective.

(3) Taxa bazată pe costuri externe referitoare la poluarea atmosferică generată de trafic nu se aplică vehiculelor care respectă cele mai stricte standarde de emisii Euro pe o

perioadă de patru ani de la datele de aplicare prevăzute în normele prin care s-au introdus respectivele standarde.

(4) Valoarea taxei bazate pe costurile externe se stabilește de statul membru vizat. În cazul în care statul membru desemnează o autoritate în acest sens, din punct de vedere juridic și financiar, autoritatea este independentă de organizația responsabilă de gestionarea sau colectarea parțială sau totală a taxei.

Articolul 7d

În termen de un an de la adoptarea viitoarelor standarde mai stricte de emisii Euro, Parlamentul European și Consiliul stabilesc, în conformitate cu procedura legislativă ordinară, valorile maxime corespunzătoare în anexa IIIb.

Articolul 7e

(1) Statele membre calculează nivelul maxim al taxei 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 contractului 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 alineatele (1) și (2), atâ timp cât respectivele modalități rămân în vigoare și cu condiția să nu fie modificate substanțial.

Articolul 7f

(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 congestiune 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. 661/2010/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei trans-europene de transport (**), care contribuie în mod direct la atenuarea congestiunii sau la reducerea efectelor negative asupra mediului și care se referă la același coridor ca sectorul de rutier 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 7e, 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 proiectelor prioritare menționate la litera (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) O taxă de utilizare a infrastructurii care face obiectul unei variații în conformitate cu articolul 7g poate fi majorată.

(3) După primirea informațiilor solicitate de la un stat membru care intenționează să aplice o majorare, Comisia transmite aceste informații tuturor membrilor comitetului prevăzut la articolul 9d. 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 9d alineatul (2).

(4) 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.

(5) Valoarea majorării este dedusă din valoarea taxei bazate pe costurile externe calculată în conformitate cu articolul 7c.

Articolul 7g

(1) Statele membre pot să varieze nivelul taxei de utilizare a infrastructurii în funcție de clasa de emisii Euro

a vehiculului, astfel încât nicio taxă de utilizare a infrastructurii să nu depășească cu mai mult de 100 % aceeași taxă percepută pentru vehicule echivalente care respectă cele mai stricte standarde de emisii. Contractele de concesiune existente sunt scutite de această cerință până la reînnoirea contractelor.

Cu toate acestea, un stat membru poate deroga de la respectiva dispoziție de a varia taxa de utilizare a infrastructurii în cazul în care:

- (i) acest lucru ar compromite grav coerența sistemelor de taxare de pe teritoriul său;
- (ii) nu ar fi practic din punct de vedere tehnic să se introducă astfel de diferențieri pentru sistemul de taxare în cauză;
- (iii) aceasta ar duce la devierea celor mai poluante vehicule, având un impact negativ asupra siguranței rutiere și sănătății publice; sau
- (iv) taxa de trecere include o taxă bazată pe costuri externe.

Comisia va fi informată în legătură cu orice astfel de derogare sau scutire.

(2) Dacă, în cazul unei verificări, un șofer sau, după caz, un transportator nu poate prezenta documentele necesare ale vehiculului care să ateste standardele de emisii Euro, statele membre pot aplica taxe de trecere care pot atinge cel mai ridicat nivel posibil.

(3) Taxa de utilizare a infrastructurii poate varia, de asemenea, în scopul reducerii congestiei, pentru minimizarea deteriorării infrastructurii și optimizarea utilizării infrastructurii vizate sau promovarea siguranței rutiere, sub rezerva ca:

- (a) variația să fie transparentă, făcută publică și pusă la dispoziția tuturor utilizatorilor în condiții de egalitate;
- (b) variația să fie aplicată în funcție de momentul zilei, de zi sau de anotimp;
- (c) nicio taxă de utilizare a infrastructurii să nu depășească cu mai mult de 175 % nivelul maxim sus-menționat al taxei medii ponderate de utilizare a infrastructurii, astfel cum se prevede la articolul 7b; și

(d) perioadele de vârf pe durata cărora se aplică cele mai ridicate taxe de utilizare a infrastructurii în scopul reducerii congestiei să nu depășească cinci ore pe zi.

(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.

Articolul 7h

(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 concesiune:

— 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 concesiune:

— contractele de concesiune sau modificările importante ale acestor contracte;

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

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

(3) 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) după caz, numele autorității desemnate în conformitate cu articolul 7c alineatul (4) să stabilească nivelul taxei, precum și al reprezentantului acesteia;

(d) parametrii, datele și informațiile necesare pentru a ilustra aplicarea metodei de calcul stabilită în anexa IIIa.

(4) Comisia decide dacă obligațiile prevăzute la articolele 7b, 7c, 7j sau la articolul 9 alineatul (2) sunt respectate:

(a) în termen de șase luni de la prezentarea dosarului menționat la alineatul (3); sau

(b) după caz, în termen de cel mult încă trei luni de la primirea informațiilor suplimentare în baza alineatului (3), solicitate de Comisie.

Statul membru vizat va adapta taxa bazată pe costurile externe propusă pentru a se conforma prezentei decizii. Decizia Comisiei se pune la dispoziția comitetului menționat la articolul 9d.

Articolul 7i

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

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

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

(b) asemenea diminuări sau reduceri să conducă la economii reale privind costurile administrative; și

(c) să nu depășească 13 % din taxa de utilizare a infrastructurii achitată de vehicule similare care nu pot beneficia de diminuare sau de reducere.

(3) Sub rezerva condițiilor prevăzute la articolul 7g alineatul (3) litera (b) și la articolul 7g alineatul (4), în cazuri excepționale mai ales cele privind proiecte specifice de interes european ridicat, identificate în anexa III la Decizia nr. 661/2010/UE, 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, să fie făcută 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 acelor condiții anterior punerii în aplicare a structurii de taxare în cauză.

Articolul 7j

(1) Aplicarea, colectarea și monitorizarea plății taxelor de trecere și de utilizare a infrastructurii se fac astfel încât să afecteze cât mai puțin fluiditatea traficului și să se evite orice controale și verificări obligatorii exercitate la frontierele interne ale Uniunii. În acest scop, statele membre cooperează pentru a stabili metode care să permită transportatorilor rutieri să plătească taxele de trecere și de utilizare 24 de ore din 24, cel puțin la punctele de vânzare importante, utilizând 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 a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică în cadrul Comunității (****), pot fi obținute de toți utilizatorii în condiții administrative și financiare rezonabile.

(3) În cazul în care un stat membru percepe o taxă privind un vehicul, valoarea totală a taxei de utilizare a infrastructurii și/sau a taxei bazate pe costurile externe este indicată într-o chitanță care este furnizată transportatorului, dacă este posibil prin mijloace electronice.

(4) Atunci când este fezabil din punct de vedere economic, statele membre percep și colectează o taxă bazată pe costurile externe prin intermediul unui sistem electronic care respectă cerințele de la articolul 2 alineatul (1) din Directiva 2004/52/CE.

Articolul 7k

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 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

(*) JO L 370, 31.12.1985, p. 8.

(**) JO L 204, 5.8.2010, p. 1.

(***) JO L 134, 30.4.2004, p. 114.

(****) JO L 166, 30.4.2004, p. 124.”

3. După articolul 8a se adaugă un articol cu următorul text:

„Articolul 8b

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

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

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 congestiei sau pentru combaterea efectelor negative asupra mediului, inclusiv calitatea inferioară a aerului, pe orice drum dintr-o zonă urbană, inclusiv pe drumuri din rețeaua transeuropeană de transport care traversează zone urbane.

(2) Statele membre decid destinația veniturilor generate de aplicarea prezentei directive. Veniturile generate de taxele bazate pe costurile externe sau echivalentul valorii financiare a acestor venituri ar trebui utilizate în beneficiul sectorului transporturilor, pentru îmbunătățirea caracterului durabil al transporturilor și optimizarea în ansamblu a sistemului de transport, între altele prin:

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

5. Articolele 9b și 9c se înlocuiesc cu următorul text:

„Articolul 9b

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

Articolul 9c

Comisia adoptă acte delegate, în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în ceea ce privește:

— adaptarea anexei 0 la acquis-ul Uniunii;

— adaptarea formulelor din secțiunile 4.1 și 4.2 din anexa IIIa la progresele științifice și tehnice.

Procedurile stabilite la articolele 9e, 9f și 9g se aplică actelor delegate menționate la prezentul articol.

Articolul 9d

(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.

Articolul 9e

(1) Competența de a adopta actele delegate menționate la articolul 9c este conferită Comisiei pentru o perioadă nedeterminată.

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

(3) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la articolele 9f și 9g.

Articolul 9f

(1) Parlamentul European sau Consiliul poate revoca în orice moment delegarea de competențe menționată la articolul 9c.

(2) Instituția care a inițiat o procedură internă pentru a decide dacă intenționează să revoce delegarea de competențe depune eforturi pentru informarea celeilalte instituții și a Comisiei într-un termen rezonabil înaintea

adoptării unei decizii finale, indicând competențele delegate care ar putea face obiectul unei revocări, precum și posibilele motive de revocare.

(3) Decizia de revocare pune capăt delegării competențelor specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte imediat sau de la o dată ulterioară specificată în aceasta. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare. Decizia se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 9g

(1) Parlamentul European sau Consiliul poate formula obiecțiuni la un act delegat în termen de două luni de la data notificării.

La inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului, acest termen se prelungește cu două luni.

(2) În cazul în care, la expirarea termenului menționat la alineatul (1), nici Parlamentul European, nici Consiliul nu a formulat obiecțiuni la actul delegat, acesta se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* și intră în vigoare la data prevăzută în dispozițiile sale.

Actul delegat poate fi publicat în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* și poate intra în vigoare înainte de expirarea termenului respectiv în cazul în care atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia cu privire la intenția lor de a nu formula obiecțiuni.

(3) În cazul în care Parlamentul European sau Consiliul formulează obiecțiuni la un act delegat în termenul menționat la alineatul (1), acesta nu intră în vigoare. Instituția care formulează obiecțiuni prezintă motivele care au stat la baza obiecțiunilor la actul delegat.”

6. La articolul 10 alineatul (1), cuvintele „Comunităților Europene” se înlocuiesc cu „Uniunii Europene”.

7. După articolul 10 se introduce un articol cu următorul text:

„Articolul 10a

(1) Sumele în euro prevăzute în anexa II și sumele în eurocenți prevăzute în tabelele 1 și 2 din anexa IIIb sunt revizuite la fiecare doi ani, începând cu data de 1 ianuarie ... (*), pentru a ține seama de modificările la nivelul UE al indicelui armonizat al prețurilor de consum, excluzând energia și produsele alimentare neprelucrate [astfel cum este publicat de Comisie (Eurostat)].

(*) Al doilea an de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

Sumele se adaptează automat, prin creșterea valorii de bază în euro sau eurocenți cu modificarea procentuală a indicelui respectiv. Sumele rezultate se rotunjesc până la o valoare totală în euro în cazul anexei II, se rotunjesc până la o valoare totală de o zecime de eurocent în cazul tabelului 1 din anexa IIIb și se rotunjesc până la o valoare totală de o sutime de eurocent în cazul tabelului 2 din anexa IIIb.

(2) Comisia publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sumele adaptate prevăzute la alineatul (1), iar aceste sume adaptate intră în vigoare în prima zi a lunii care urmează datei publicării.”

8. Articolul 11 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 11

(1) Până la ... (*) și ulterior la fiecare patru ani, statele membre care percep o taxă bazată pe costurile externe și/sau o taxă de utilizare a infrastructurii elaborează un raport privind taxele de trecere, inclusiv a taxelor de concesiune percepute pe teritoriul acestora și îl transmit Comisiei, care îl pune la dispoziția celorlalte state membre. Respectivul raport poate exclude modalitățile de taxare care erau deja în vigoare la 10 iunie 2008 și care nu includ taxele bazate pe costurile externe, atât timp cât respectivele modalități rămân în vigoare și cu condiția să nu fie modificate substanțial. Respectivul raport cuprinde informații privind:

- (a) taxa medie ponderată bazată pe costurile externe și sumele specifice percepute pentru fiecare combinație de clasă de vehicule, tipul de drum și perioada de timp;
- (b) variația taxelor de utilizare a infrastructurii, în funcție de tipul de vehicul și de perioadă; și
- (c) taxa medie ponderată de utilizare a infrastructurii, precum și veniturile totale provenite din perceperea acestei taxe.

(2) Până la ... (**), Comisia, asistată de comitetul menționat la articolul 9d, prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului referitor la punerea în aplicare și efectele prezentei directive, în special la eficacitatea prevederilor privind recuperarea costurilor legate de poluarea rezultată în urma traficului, precum și referitor la includerea vehiculelor cuprinse între 3,5 și 12 tone. Raportul de activitate analizează și evaluează, de asemenea, pe baza monitorizării continue, printre altele:

- (a) eficacitatea măsurilor prevăzute în prezenta directivă în vederea combaterii impactului negativ al transportului rutier, luând în considerare, de asemenea, în special impactul asupra statelor membre izolate din punct de vedere geografic și periferice;

- (b) efectul pentru utilizatorii direcți al punerii în aplicare a prezentei directive în vederea celor mai eficiente soluții de transport și care protejează cel mai bine mediul, și include informații referitoare la introducerea de taxe în funcție de distanța parcursă; și

- (c) punerea în aplicare și efectul variației taxelor de utilizare a infrastructurii, astfel cum se menționează la articolul 7f privind reducerea poluării atmosferice și a congestiei la nivel local.

De asemenea, raportul evaluează utilizarea sistemelor electronice de percepere și de colectare a taxelor de utilizare a infrastructurii și a taxelor bazate pe costurile externe.

- (3) Până la ... (***), Comisia prezintă un raport care rezumă celelalte măsuri, de exemplu, politici de reglementare, luate pentru a internaliza sau a reduce costurile externe legate de mediu, zgomot și sănătate în ceea ce privește toate modurile de transport, inclusiv temeiul legal și valorile maxime utilizate.

În scopul de a asigura o concurență intermodală loială în timpul taxării treptate a costurilor externe ale tuturor modurilor de transport, acesta trebuie să includă un calendar al măsurilor care urmează să fie luate pentru abordarea tuturor modurilor de transport și/sau a elementelor costurilor externe care nu au fost luate încă în considerare.”

9. Anexa III se modifică după cum urmează:

- (a) primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

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

- (b) la al doilea paragraf, cuvântul „comunitară” se înlocuiește cu „Uniunii”;

- (c) la punctul 1 a doua liniuță, cuvintele „articolul 7a alineatul (1)” se înlocuiesc cu „articolul 7b alineatul (2)”.

10. După anexa III, se introduce textul care figurează în anexa la prezenta directivă.

(*) 48 luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

(**) 60 luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

(***) 12 luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

Articolul 2

(1) Statele membre adoptă actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la ... (*). Statele membre comunică de îndată Comisiei textele acestor acte.

Atunci când statele membre adoptă respectivele dispoziții, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

Obligațiile de transpunere și punere în aplicare a prezentei directive nu se aplică statelor membre atât timp cât pe teritoriul lor nu sunt puse în aplicare nici taxe de trecere, nici taxe de utilizare.

(2) Statele membre comunică Comisiei textele principalelor dispoziții de drept intern pe care acestea le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

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 ...

Pentru Parlamentul European

Președintele

...

Pentru Consiliu

Președintele

...

(*) 36 luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

ANEXĂ

„ANEXA IIIa

CERINȚE MINIME PENTRU PERCEPEREA UNEI TAXE BAZATE PE COSTURILE EXTERNE

Prezenta anexă definește condițiile minime aplicabile pentru perceperea unei taxe bazate pe costurile externe și pentru calcularea ratei medii ponderate maxime bazate pe costurile externe.

1. Sectoarele vizate ale rețelei rutiere

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

Atunci când un stat membru decide să perceapă o taxă bazată pe costurile externe pe un sector sau pe anumite sectoare ale rețelei rutiere care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive, sectorul sau sectoarele respective sunt alese în urma unei analize care să permită stabilirea următoarelor elemente:

- utilizarea vehiculelor pe drumurile în cazul cărora se aplică taxa bazată pe costurile externe provoacă daune mediului, mai importante decât cele provocate, în medie, pe alte sectoare ale rețelei rutiere care intră sub incidența prezentei directive și care nu fac obiectul unei taxe bazate pe costurile externe; sau
- impunerea unei taxe bazate pe costurile externe pe alte sectoare ale rețelei rutiere care intră sub incidența prezentei directive ar putea avea efecte negative asupra mediului sau siguranței rutiere sau perceperea și colectarea unei taxe bazate pe costurile externe ar genera costuri disproporționate.

2. Vehiculele, drumurile și perioadele acoperite

Statul membru notifică Comisia cu privire la clasificarea vehiculelor în funcție de care variază taxa de trecere. De asemenea, statul membru notifică Comisia și cu privire la localizarea drumurilor care fac obiectul unor taxe bazate pe costurile externe mai ridicate [denumite în continuare «drumuri suburbane (inclusiv autostrăzi)»] și a drumurilor cărora li se aplică taxe bazate pe costurile externe mai reduse [denumite în continuare «drumuri interurbane (inclusiv autostrăzi)»].

Dacă este cazul, statul membru notifică Comisia și cu privire la intervalele de timp exacte care corespund perioadelor de noapte pe durata cărora poate fi impusă o taxă bazată pe costurile externe mai ridicată, pentru a reflecta creșterea poluării fonice.

Clasificarea drumurilor în drumuri suburbane (inclusiv autostrăzi) și drumuri interurbane (inclusiv autostrăzi), precum și definirea perioadelor de timp se bazează pe criterii obiective legate de gradul de expunere al axelor rutiere și de proximitatea acestora față de zonele expuse poluării și respectiv densitatea populației, numărul anual de momente de vârf ale poluării, calculate în conformitate cu prezenta directivă. Criteriile utilizate sunt incluse în notificare.

3. Valoarea taxei

Pentru fiecare clasă de vehicule, tip de drum și perioadă de timp, statul membru sau, dacă este cazul, o autoritate independentă determină o sumă specifică unică. Structura de taxare rezultată, inclusiv momentul de început și cel de sfârșit ale fiecărei perioade de noapte atunci când taxa bazată pe costurile externe cuprinde și costul poluării fonice, este transparentă, făcută publică și pusă la dispoziția tuturor utilizatorilor în condiții similare. Publicarea se face în timp util înaintea punerii în aplicare. Toți parametrii, datele și alte informații necesare pentru a înțelege modul de calcul al diferitelor elemente de cost extern sunt publice.

La stabilirea taxelor, statul membru sau, dacă este cazul, autoritatea independentă aplică principiul stabilirii unei tarifări eficiente, respectiv stabilirea prețului cel mai apropiat de costul social marginal de utilizare a vehiculului taxat.

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

Statul membru sau, dacă este cazul, o autoritate independentă monitorizează eficacitatea sistemului de taxare în ceea ce privește reducerea daunelor asupra mediului provocate de transportul rutier. Statul membru sau autoritatea adaptează la fiecare doi ani, dacă este cazul, structura de taxare și valoarea specifică a taxei stabilite pentru o anumită clasă de vehicule, tip de drum și perioadă de timp în funcție de evoluția cererii și a ofertei în materie de transport.

4. Elementele de cost extern

4.1. Costurile poluării atmosferice generate de trafic

Atunci când un stat membru optează pentru includerea întregului cost al poluării atmosferice generate de trafic sau a unei părți a acestuia în taxa bazată pe costurile externe, statul membru sau, dacă este cazul, o autoritate independentă calculează costul taxabil al poluării atmosferice generate de trafic prin aplicarea următoarei formule sau prin aplicarea valorilor unitare indicate în tabelul 1 din anexa IIIb, dacă acestea din urmă sunt mai scăzute:

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

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/vehicul-kilometru)

— PC_{jk} înseamnă costul financiar al poluantului k pentru tipul de drum j (euro/gram)

Factorii de emisii sunt identici cu cei utilizați de statele membre în elaborarea inventarelor naționale de emisii prevăzute în Directiva 2001/81/CE Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2001 privind plafoanele naționale de emisii pentru anumiți poluanți atmosferici ⁽¹⁾ [care necesită utilizarea Ghidului EMEP/CORINAIR privind inventarul poluanților atmosferici ⁽²⁾]. Costul financiar al poluanților este estimat de statul membru sau, dacă este cazul, de o autoritate independentă, ținându-se seama de situația actuală.

Statul membru sau, dacă este cazul, o autoritate independentă poate adopta alte metode alternative dovedite științific pentru a calcula valoarea costurilor poluării atmosferice, utilizând datele rezultate în urma măsurării poluanților și valoarea locală a costului financiar al poluanților, cu condiția ca rezultatele obținute să nu fie superioare valorilor unitare menționate în tabelul 1 din anexa IIIb pentru toate categoriile de vehicule.

4.2. Costurile poluării fonice generate de trafic

Atunci când un stat membru optează pentru includerea costului integral al poluării fonice generate de trafic sau a unei părți a acestuia în taxa bazată pe costurile externe, statul membru sau, dacă este cazul, o autoritate independentă calculează costul taxabil al poluării fonice generate de trafic prin aplicarea următoarelor formule sau prin aplicarea valorilor unitare indicate în tabelul 2 din anexa IIIb, dacă acestea din urmă sunt mai scăzute:

$$NCV_j(\text{zilnic}) = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j(\text{zi}) = a \times NCV_j$$

$$NCV_j(\text{noapte}) = b \times NCV_j$$

unde:

— NCV_j înseamnă costul poluării fonice produse de vehiculele grele pentru transportul de mărfuri 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)

— POP_k înseamnă populația expusă la nivelul de zgomot zilnic k pe kilometru (persoană/kilometru)

— $WADT$ înseamnă media ponderată a traficului zilnic (echivalentul vehiculelor de pasageri)

— a și b sunt factori de ponderare stabiliți de statul membru astfel încât media ponderată a taxei de poluare fonică pe vehicul-kilometru rezultată să nu depășească valoarea NCV_j (zilnic).

Poluarea fonică generată de trafic este legată de impactul asupra nivelurilor de zgomot măsurate în apropierea punctului de expunere și în spatele barierelor împotriva zgomotului, dacă există.

⁽¹⁾ JO L 309, 27.11.2001, p. 22.

⁽²⁾ Metodologia Agenției Europene de Mediu <http://reports.eea.europa.eu/EMEP/CORINAIR5/>

Populația expusă la nivelul de zgomot k este determinată pe baza hărților strategice privind nivelul zgomotului elaborate în conformitate cu articolul 7 din Directiva 2002/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 iunie 2002 privind evaluarea și gestiunea zgomotului ambiental ⁽¹⁾.

Costul pentru o persoană expusă la nivelul de zgomot k este estimat de statul membru sau, dacă este cazul, de o autoritate independentă, ținându-se seama de situația actuală.

Pentru calcularea mediei ponderate a traficului zilnic este aplicat un factor de ponderare «e» inferior sau egal cu 4 între vehiculele grele de marfă și vehiculele de pasageri.

Statul membru sau, dacă este cazul, o autoritate independentă poate aplica alte metode alternative dovedite științific pentru a calcula valoarea costului poluării fonice, cu condiția ca rezultatele obținute să nu fie superioare valorilor unitare menționate în tabelul 2 din anexa IIIb.

Statul membru sau, dacă este cazul, o autoritate independentă poate stabili taxe de poluare fonică diferențiate pentru a recompensa utilizarea vehiculelor mai silențioase, cu condiția ca acestea să nu ducă la discriminarea vehiculelor străine. Dacă se introduc taxe de poluare fonică diferențiate, taxele pentru categoria de vehicule cea mai puțin silențioasă nu pot depăși valorile unitare menționate în tabelul 2 din anexa IIIb și nu pot depăși de patru ori valoarea taxei aplicabile pentru zgomot celui mai silențios vehicul.

⁽¹⁾ JO L 189, 18.7.2002, p. 12.

ANEXA IIIb

NIVELUL MAXIM AL TAXEI MEDII PONDERATE BAZATE PE COSTURILE EXTERNE

Prezenta anexă stabilește parametrii care trebuie utilizați pentru calcularea taxei medii ponderate maxime bazate pe costurile externe.

1. Costurile maxime ale poluării atmosferice generate de trafic:

Tabelul 1

Costul poluării atmosferice taxabil maxim

	(Eurocent/vehicul-kilometru)	
	Drumuri suburbane (inclusiv autostrăzi)	Drumuri interurbane (inclusiv autostrăzi)
Euro 0	16	12
Euro I	11	8
Euro II	9	7
Euro III	7	6
Euro IV	4	3
Euro V	0	0
după 31 decembrie 2013	3	2
Euro VI	0	0
după 31 decembrie 2017	2	1
Mai puțin poluante decât Euro VI	0	0

Valorile indicate în tabelul 1 pot fi multiplicare cu un factor de maximum 2 în zonele montane, în măsura în care acest fapt este justificat de panta drumului, altitudine și/sau de inversiunile de temperatură.

2. Costurile maxime ale poluării fonice generate de trafic:

Tabelul 2

Costul poluării fonice taxabil maxim

	(Eurocent/vehicul-kilometru)	
	Ziua	Noaptea
Drumuri suburbane (inclusiv autostrăzi)	1,1	2
Drumuri interurbane (inclusiv autostrăzi)	0,2	0,3

Valorile indicate în tabelul 2 pot fi multiplicare cu un factor de maximum 2 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.”

EXPUNERE DE MOTIVE A CONSILIULUI

I. INTRODUCERE

La 8 iulie 2008, Comisia a prezentat Consiliului propunerea sa de directivă de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri ⁽¹⁾.

La 10 martie 2009, Parlamentul European și-a dat avizul la prima lectură ⁽²⁾.

La 15 octombrie 2010, Consiliul a ajuns la un acord politic cu privire la proiectul de propunere. În urma revizuirii textului de către experții juriști-lingviști, Consiliul și-a adoptat poziția la 14 februarie 2011, în conformitate cu procedura legislativă ordinară prevăzută la articolul 294 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

În desfășurarea activității sale, Consiliul a luat act de avizul Comitetului Economic și Social European și de cel al Comitetului Regiunilor.

II. ANALIZA POZIȚIEI CONSILIULUI

1. Generalități

Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a directivei existente referitoare la aplicarea taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri, așa-numita Directivă „Eurovigneta” (Directiva 1999/62/CE, astfel cum a fost modificată de Directiva 2006/38/CE din 17 mai 2006) face parte din pachetul „Ecologizarea transporturilor” menit să asigure o durabilitate sporită transporturilor. Obiectivul principal al prezentei propuneri constă în adaptarea cadrului de taxare a transportului rutier, pentru a permite statelor membre să calculeze și să diferențieze taxele de trecere pe baza costurilor externe generate de transportul rutier de mărfuri în materie de poluare atmosferică, poluare fonică și congestiare, prin aplicarea în continuare a principiului „poluatorul plătește”.

Propunerea prezentată de Comisie conține dispoziții care ar permite statelor membre să includă în taxele de trecere aplicate vehiculelor grele de marfă o sumă corespunzătoare costului poluării atmosferice și fonice generate de trafic, precum și costului congestionării impuse celorlalte vehicule. Această sumă ar varia în funcție de categoria de emisii „Euro”, de distanța parcursă, de locul și momentul utilizării drumurilor. În cadrul propunerii sale, Comisia invită statele membre să aloce veniturile obținute astfel unor proiecte destinate dezvoltării durabile a transporturilor. De asemenea, domeniul de aplicare a directivei este extins, depășind rețeaua transeuropeană de transport.

Deși Consiliul este de acord cu Comisia în privința obiectivului propunerii, abordarea Consiliului a implicat anumite modificări ale propunerii originale. O parte a dispozițiilor propuse nu a fost acceptată, deoarece a fost considerată dificil de pus în aplicare, iar altele au fost reformulate în scopul clarificării directivei.

Fiind rezultatul acestei abordări, poziția Consiliului modifică, într-o oarecare măsură, propunerea originală a Comisiei prin reformularea și eliminarea mai multor dispoziții din text. Aceasta implică faptul că toate acele amendamente introduse în avizul la prima lectură al Parlamentului European care se referă la dispozițiile eliminate nu au fost acceptate de către Consiliu.

Consiliul vizează o abordare echilibrată care ține seama de importanța economică deținută de transportul greu de marfă în economia UE și de nevoia de a combate impactul negativ al acestuia asupra mediului.

2. Aspecte strategice esențiale

(i) Domeniul geografic de aplicare

Comisia a propus extinderea domeniului de aplicare a directivei la toate drumurile [articolul 7 alineatul (1)], depășind rețeaua transeuropeană (TEN).

⁽¹⁾ Documentul 11857/08

⁽²⁾ A6-0066/2009

Consiliul consideră că propunerea Comisiei trebuie modificată în acest sens, pentru a limita extinderea domeniului de aplicare la autostrăzile care nu aparțin rețelei transeuropene. De aceea, poziția Consiliului afirmă că un stat membru poate menține sau introduce taxe de trecere și/sau taxe de utilizare asupra rețelei transeuropene sau asupra unei porțiuni a acesteia, precum și asupra oricăror altor porțiuni suplimentare ale rețelei sale de autostrăzi care nu aparțin rețelei transeuropene. Mai mult, Consiliul afirmă fără echivoc că acest lucru nu aduce atingere dreptului statelor membre de a percepe taxe de trecere și/sau taxe de utilizare pentru alte drumuri, cu condiția ca aplicarea de taxe de trecere și/sau taxe de utilizare pe astfel de drumuri să nu discrimineze traficul internațional și să nu determine denaturarea concurenței dintre operatori. În acest context nu a fost acceptat amendamentul 25 al Parlamentului.

(ii) *Vehiculele incluse în domeniul de aplicare*

În textul său original, Comisia propune menținerea dispoziției adoptate în 2006 conform căreia un stat membru poate opta pentru aplicarea, până la 31 decembrie 2011, de taxe de trecere și/sau taxe de utilizare numai în cazul vehiculelor având o masă de 12 tone sau mai mult. După expirarea acestei perioade, vor fi aplicate taxe tuturor vehiculelor grele, cu excepția cazului în care un stat membru consideră că aplicarea unor taxe în cazul vehiculelor sub 12 tone ar afecta fluiditatea traficului, mediul, nivelurile poluării fonice, congestionarea sau sănătatea, sau că acestea reprezintă o sarcină administrativă care depășește 30 % din veniturile suplimentare care ar fi fost generate prin extinderea domeniului de aplicare la vehiculele respective.

Consiliul consideră că această dispoziție ar trebui să confere mai multă libertate statelor membre. Pentru a îmbunătăți claritatea textului, a fost eliminată trimiterea la perioada de tranziție. De asemenea, a fost extinsă lista condițiilor pe baza cărora statele membre pot justifica absența aplicării unei taxe pentru vehiculele sub 12 tone, prin introducerea sintagmei „printre altele”. Statele membre pot decide exceptarea vehiculelor între 3,5 și 12 tone pentru alte motive decât cele legate de mediu, congestione și costuri administrative.

Parlamentul European a respectat, în principiu, abordarea Comisiei, dar a propus suprimarea celor două justificări puse la dispoziția statelor membre pentru a nu aplica taxe vehiculelor sub 12 tone și dorește să amâne decizia privind justificările pentru o etapă ulterioară a procedurii legislative. În acest context, Consiliul nu a putut lua în considerare amendamentele 28 și 29.

(iii) *Alegerea costurilor externe*

Comisia a inclus în propunerea sa costurile poluării atmosferice, fonice și congestionării. Consiliul este de acord cu principiul, dar a decis să includă în taxarea costurilor externe numai poluarea atmosferică și fonică. Întrucât congestionarea este întotdeauna legată de momentul zilei și de loc și este cauzată de toate vehiculele, nu numai de cele grele, Consiliul estimează că este mai important ca statele membre să dispună de flexibilitate în sensul diferențierii taxelor de trecere în funcție de loc și momentul zilei decât să se genereze venituri suplimentare, în cazul în care obiectivul este reducerea congestionării. Statele membre au dreptul de a aplica taxe mai ridicate de utilizare a infrastructurii în timpul orelor de vârf – nefiind indicat ca o perioadă de vârf să depășească 5 ore pe zi – astfel încât taxele de utilizare a infrastructurii să nu depășească 175 % din nivelul maxim al taxei medii ponderate de utilizare a infrastructurii.

În acest sens, Consiliul a suprimat orice mențiune a congestionării în contextul taxării costurilor externe și, procedând astfel, a preluat amendamentele 71 și 72 ale Parlamentului European. Cu toate acestea, amendamentul 33 privind taxa pentru congestione nu a fost luat în considerare de către Consiliu. Sensul amendamentului 43 privind variația taxei de trecere a fost acceptat de către Consiliu.

În conformitate cu poziția Consiliului, poluarea atmosferică și fonică vor fi luate în considerare în cadrul taxării costurilor externe, iar congestionea va fi luată în considerare pentru o procedură alternativă, cum ar fi o mai mare diferențiere a taxelor de utilizare a infrastructurii. Consiliul consideră că o mai mare diferențiere a taxelor de utilizare a infrastructurii poate fi o modalitate eficientă de a încuraja operatorii să călătorească pe drumuri congestionate în afara orelor de vârf.

(iv) *Alocarea veniturilor*

Propunerea Comisiei specifica obligația alocării veniturilor generate de taxarea costurilor externe și a costurilor de utilizare a infrastructurii. Veniturile generate de taxarea costurilor externe trebuie utilizate pentru măsuri de ecologizare a sectorului transporturilor, respectiv reducerea la sursă a poluării generate de transportul rutier și îmbunătățirea emisiilor de dioxid de carbon și a performanțelor energetice ale vehiculelor. Veniturile generate de taxele de utilizare a infrastructurii ar trebui utilizate în beneficiul întregului sector al transporturilor și al optimizării întregului sistem de transport.

Pe de altă parte, Consiliul a decis să elimine mențiunea referitoare la alocarea veniturilor provenite din taxele de utilizare a infrastructurii. Pe de altă parte, Consiliul a modificat caracterul obligatoriu al dispoziției privind veniturile generate de taxarea costurilor externe și i-a conferit un caracter indicativ. Statele membre ar trebui să utilizeze aceste venituri sau echivalentul lor financiar în beneficiul sectorului de transport și pentru sporirea caracterului durabil al acestuia. Mai mult, Consiliul a inclus o listă de măsuri semnificative pentru utilizarea veniturilor. În ultimă instanță, statele membre pot decide în deplină libertate asupra modului de utilizare a acestor fonduri.

Parlamentul European a propus modificarea limbajului privind alocarea veniturilor provenite din taxarea costurilor externe (amendamentul 55) și din costurile de utilizare a infrastructurii (amendamentul 56), respectând în același timp caracterul obligatoriu al dispoziției. Mai mult, Parlamentul propune alocarea a 15 % din veniturile totale pentru susținerea financiară a proiectelor TEN-T (amendamentul 57) și includerea în raportul către Comisie a destinației preconizate a fondurilor colectate prin taxarea costurilor externe, stabilite de statele membre (amendamentul 45). Consiliul nu a preluat aceste amendamente.

(v) *Derogări pentru clasele Euro mai puțin poluante*

Propunerea Comisiei conținea un tabel detaliat cu diferite valori exprimate în eurocenți pe vehicul și pe kilometru, corespunzătoare fiecărei clase Euro de vehicule.

Dezvoltând amendamentul 69 al Parlamentului European, Consiliul introduce o derogare temporară pentru vehiculele mai puțin poluante, precum cele din clasele Euro V și Euro VI. Aceste scutiri temporare sunt calculate pe baza datei intrării în vigoare a regulamentelor privind emisiile standard mai stricte. Aceasta înseamnă că clasa Euro V beneficiază de scutire până la 31 decembrie 2013, iar clasa Euro VI până la 31 decembrie 2017.

Sunt scutite vehiculele mai puțin poluante decât Euro VI, precum vehiculele hibride și vehiculele grele de marfă.

(vi) *Actele delegate și adaptarea la inflație*

Comisia a propus adaptarea anexelor 0, III, IIIa și IV pe baza progresului tehnic și științific și a anexelor I și III pe baza inflației, în conformitate cu procedura de reglementare cu control.

Consiliul a revizuit aceste dispoziții ținând seama de modificările introduse de Tratatul de la Lisabona, în special articolul 290 privind competența de a adopta acte fără caracter legislativ și cu domeniu de aplicare general, care completează sau modifică anumite elemente neesențiale ale actului legislativ. De aceea, Consiliul a decis să limiteze delegarea competenței către Comisie la anexa 0, pe care Comisia o poate adapta la acquis-ul Uniunii, și la formulele din anexa IIIa, pe care Comisia le poate adapta la progresul tehnic și științific. Mai mult, au fost adăugate articole noi privind exercitarea delegării, a revocării delegării și a obiecțiilor față de actele delegate.

Pentru a răspunde necesității adaptării sumelor exprimate în euro de la anexele II și IIIb, poziția Consiliului a adăugat un nou articol privind adaptarea la inflație. Acest articol introduce o revizuire a sumelor respective o dată la doi ani, cu începere de la data de 1 ianuarie a celui de al doilea an de la data intrării în vigoare a directivei.

De asemenea, poziția Consiliului include o nouă dispoziție care afirmă că Consiliul și Parlamentul European vor determina, pe baza procedurii legislative ordinare, valorile maxime de la anexa IIIb în cazul standardelor de emisii mai stringente, la un an de la adoptarea regulamentelor corespunzătoare.

3. Alte aspecte de politică

Consiliul confirmă folosirea temeiului juridic pentru transporturi, respectiv articolul 9 alineatul (1) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene.

Consiliul decide să clarifice dispoziția privind instituirea de taxe de utilizare în funcție de durata folosirii infrastructurii. Consiliul a decis că rata lunară nu trebuie să depășească 10 % din rata anuală, rata săptămânală nu trebuie să depășească 5 % din rata anuală, iar rata zilnică nu trebuie să depășească 2 % din rata anuală. Procedând astfel, Consiliul a preluat amendamentul 73 al Parlamentului European.

Consiliul decide să acorde fiecărui stat membru responsabilitatea stabilirii valorii taxării costurilor externe. Comisia a propus ca această valoare să fie stabilită de o autoritate desemnată de statul membru. Amendamentul 36 al Parlamentului European a fost preluat.

4. Alte amendamente adoptate de Parlamentul European

Celelalte amendamente la articolele neincluse în poziția Consiliului privesc:

- definiția „taxei de utilizare a infrastructurii” și includerea proiectelor comune desfășurate de mai multe state membre (amendamentul 24);
- eliminarea posibilității ca statele membre să aplice numai rate anuale pentru vehiculele înmatriculate în statul membru respectiv (amendamentul 31);
- posibilitatea acordată utilizatorilor care nu dețineau întreaga documentație necesară în interiorul vehiculelor de a recupera orice costuri suplimentare suportate ca parte a acestui fapt (amendamentul 42);
- invitația adresată Comisiei Europene de a pune la dispoziția Parlamentului European avizele sale privind respectarea de către statele membre a cerințelor privind calcularea taxei de utilizare a infrastructurii (amendamentul 44);
- deciziile asociate ale Comisiei prin care statelor membre li se solicită adaptarea taxării propuse a costurilor externe (amendamentul 47);
- cooperarea dintre statele membre menită să asigure dezvoltarea sistemelor electronice interoperabile (amendamentul 51);
- necesitatea promovării unui sistem european eficient de taxe de trecere interoperabil (amendamentul 53);
- invitația adresată Comisiei de a monitoriza abolirea treptată a sistemelor de taxare bazate pe timp (amendamentul 61);
- considerentele (amendamentele 1-8, 10, 11, 14-24).

III. CONCLUZIE

Pentru adoptarea poziției sale, Consiliul a ținut seama pe deplin de propunerea Comisiei și de avizul la prima lectură al Parlamentului European. În ceea ce privește amendamentele propuse de Parlamentul European, Consiliul remarcă faptul că un număr semnificativ de amendamente a fost deja inclus – în principiu, parțial sau integral – în poziția sa.

Prețul abonamentelor în 2011
(fără TVA, inclusiv cheltuieli de transport pentru expediere simplă)

Jurnalul Oficial al UE, seriile L + C, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	1 100 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seriile L + C, versiunea tipărită + DVD, ediție anuală	22 de limbi oficiale ale UE	1 200 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria L, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	770 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seriile L + C, DVD, ediție lunară (cumulat)	22 de limbi oficiale ale UE	400 EUR pe an
Supliment la Jurnalul Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice), DVD, ediție săptămânală	Multilingv: 23 de limbi oficiale ale UE	300 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria C – Anunțuri de concurs	Limbă (limbi) în funcție de concurs	50 EUR pe an

Abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, care apare în limbile oficiale ale Uniunii Europene, este disponibil în 22 de versiuni lingvistice. Jurnalul Oficial cuprinde seriile L (Legislație) și C (Comunicări și informări).

Pentru fiecare versiune lingvistică se încheie un abonament separat.

În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 920/2005 al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial L 156 din 18 iunie 2005, care prevede că, temporar, instituțiile Uniunii Europene nu au obligația de a redacta toate actele în irlandeză și nici de a le publica în această limbă, Jurnalele Oficiale publicate în limba irlandeză se comercializează separat.

Abonamentul la Suplimentul Jurnalului Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice) cuprinde toate cele 23 de versiuni lingvistice oficiale într-un singur DVD multilingv.

La cerere, abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* conferă dreptul de a primi diverse anexe ale Jurnalului Oficial. Abonaților li se semnalează apariția anexelor printr-un aviz către cititorii inclus în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Distribuire și abonamente

Abonamente la diverse periodice destinate vânzării, precum abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, pot fi contractate prin agențiile noastre de vânzări.

Lista agențiilor de vânzări este disponibilă la adresa:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_ro.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) oferă acces direct și gratuit la dreptul Uniunii Europene. Acest site permite consultarea *Jurnalului Oficial al Uniunii Europene*, inclusiv a tratatelor, a legislației, a jurisprudenței și a actelor pregătitoare ale legislației.

Pentru mai multe informații despre Uniunea Europeană, consultați: <http://europa.eu>



Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

RO