



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 31.5.2017
COM(2017) 276 final

2017/0115 (CNS)

Propunere de

DIRECTIVĂ A CONSILIULUI

**de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă
pentru utilizarea anumitor infrastructuri, în ceea ce privește anumite dispoziții
referitoare la taxarea vehiculelor**

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Un sistem de transport eficient și fiabil este esențial pentru buna funcționare a pieței interne și constituie un sector cheie al economiei. Cu toate că transportul rutier joacă rolul cel mai important în cadrul sistemului de transport interior, el este sursa unei serii de provocări de ordin socio-economic și de mediu (de exemplu schimbările climatice, poluarea atmosferică, poluarea fonică, congestionarea traficului). Tarifarea accesului la rețeaua rutieră în funcție de distanță poate juca un rol esențial în stimularea unor operațiuni mai puțin poluante și mai eficiente, iar conceperea sa într-un mod coerent este crucială pentru asigurarea unui tratament echitabil al utilizatorilor rețelei rutiere și a unei finanțări sustenabile a infrastructurii.

Directiva 1999/62/CE¹ (Directiva „Eurovigneta”) oferă un cadru juridic detaliat privind taxarea vehiculelor grele de marfă (VGM) pentru utilizarea anumitor drumuri. Directiva are ca scop să elimine denaturarea concurenței dintre întreprinderile de transport, printr-o armonizare treptată a taxelor pe vehicule și prin stabilirea de mecanisme echitabile de taxare a utilizării infrastructurii. Ea stabilește niveluri minime de taxe pe vehicule pentru VGM-uri și specifică normele detaliate pentru perceperea taxelor de utilizare a infrastructurii, inclusiv variația taxelor în funcție de performanța de mediu a vehiculelor.

Prin natura lor, taxele anuale pe vehicule sunt plăți legate de faptul că vehiculul este înmatriculat pe numele contribuabilului în cursul unei anumite perioade de timp și, ca atare, nu reflectă o anumită utilizare a infrastructurii. Din motive similare, taxele pe vehicule nu sunt eficiente atunci când este vorba de stimularea unor operațiuni mai puțin poluante și mai eficiente sau de reducerea congestiei. Pe de altă parte, taxele de trecere, fiind direct legate de utilizarea drumurilor, sunt mult mai adecvate pentru atingerea acestor obiective.

Aplicarea taxelor pe vehicule reprezintă un cost pe care industria trebuie să îl suporte deocamdată în orice caz, chiar dacă statele membre ar percepe taxe de trecere. Prin urmare, taxele pe vehicule ar putea acționa ca un obstacol în calea introducerii de taxe de trecere.

Așadar, statelor membre ar trebui să li se acorde o flexibilitate mai mare în ceea ce privește reducerea taxelor pe vehicule, și anume prin reducerea valorilor minime stabilite în Directiva 1999/62/CE. Pentru a reduce la minimum riscul denaturării concurenței dintre operatorii de transport stabiliți în state membre diferite, această reducere ar trebui să fie progresivă.

Inițiativa contribuie la Programul privind o reglementare adecvată (REFIT), prin faptul că reduce sarcina asociată cu taxele minime pentru VGM-uri.

• Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică

Propunerea de față este prezentată împreună cu o altă propunere, care are ca scop să soluționeze deficiențele capitolului III din Directiva 1999/62/CE, referitor la taxele de trecere și la taxele de utilizare, pentru a îndeplini mai bine anumite obiective ale directivei respective. Această din urmă propunere promovează în special aplicarea de taxe de trecere, și anume o formă de taxare rutieră care este legată de distanța parcursă.

¹ Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1999 de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri, JO L 187, 20.7.1999, p. 42-50.

Același obiectiv fundamental stă la baza prezentei propuneri, de modificare a capitolului II din directivă, referitor la taxele pe vehiculele grele de marfă. Modificarea propusă constă în reducerea treptată a valorilor minime, până la zero, mai precis cu 20 % din valoarea minimă actuală în fiecare an, în cinci etape pe parcursul a cinci ani consecutivi. Intenția este de a se oferi un stimulent pentru trecerea la perceperea de taxe rutiere în funcție de distanță, și anume la aplicarea de taxe de trecere.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Inițiativa face parte din eforturile depuse de Comisie în vederea creării unei uniuni energetice și dintr-o serie de propuneri referitoare la transportul cu emisii reduse², incluzând revizuirea Regulamentelor privind emisiile de CO₂ ale autoturismelor și camionetelor, propuneri privind certificarea și monitorizarea/raportarea emisiilor de CO₂ ale camioanelor și autobuzelor, precum și inițiative conexe în domeniul transportului rutier, în special referitoare la revizuirea legislației privind serviciile de taxare rutieră electronică interoperabile și a normelor care reglementează piața internă a transportului rutier de marfă și a serviciilor de transport cu autobuzul și cu autocarul.

Schimbările propuse concordă cu obiectivele stabilite de Cartea albă privind transporturile din 2011³, care solicita trecerea la aplicarea deplină a principiului „poluatorul plătește” și a principiului „utilizatorul plătește”, pentru a se asigura o finanțare mai sustenabilă a transporturilor și a infrastructurii.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

- **Temeiul juridic**

Temeiul juridic al Directivei 1999/62/CE este constituit din articolele 71 și 93 din Tratatul CE (în prezent articolele 91 și 113).

Dispozițiile directivei care sunt afectate de prezenta propunere se referă la taxele pe vehiculele grele de marfă, domeniu în care se aplică articolul 113 din TFUE.

Referitor la modificarea altor dispoziții ale directivei, acestea intră sub incidența articolului 91 alineatul (1) din TFUE și sunt abordate în cadrul propunerii separate menționate mai sus.

- **Subsidiaritatea (pentru competență neexclusivă)**

UE împarte cu statele membre competența de reglementare în domeniul transporturilor, în temeiul articolului 4 alineatul (2) litera (g) din TFUE, și în domeniul pieței interne, în temeiul articolului 4 alineatul (2) litera (a) din TFUE. Cu toate acestea, reducerea treptată a valorilor minime existente fixate de Uniune poate fi realizată numai de Uniune.

În absența unei intervenții din partea UE, statele membre ar fi obligate în continuare să aplice taxa minimă pe vehicul, chiar dacă au introdus sau intenționează să introducă un instrument mai adecvat pentru recuperarea costurilor infrastructurii, legat direct de utilizarea individuală a infrastructurii. Această obligație i-ar împiedica să acorde compensații sectorului transporturilor de marfă, în aceeași proporție, prin intermediul unor reduceri fiscale pentru vehicule, pentru posibila creștere a costurilor legate de introducerea unui astfel de instrument în ceea ce privește VGM-urile.

² COM(2016) 501 final: O strategie europeană pentru o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon.

³ COM(2011) 144 final: Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor.

- **Proportionalitatea**

Măsura propusă contribuie doar la atingerea obiectivelor stabilite, în special la aplicarea în mod consecvent a principiilor „poluatorul plătește” și „utilizatorul plătește”, și nu depășește ceea ce este necesar în acest scop.

Modificarea specifică a capitolului II este necesară pentru a se permite statelor membre să reducă în mod treptat taxele pe vehiculele grele de marfă.

- **Alegerea instrumentului**

Întrucât actul legislativ de modificat este o directivă, actul de modificare ar trebui, în principiu, să fie tot o directivă.

3. REZULTATELE EVALUĂRIILOR EX POST, ALE CONSULTĂRIILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI

- **Evaluări ex post/verificări ale adecvării legislației existente**

Comisia a publicat evaluarea sa cu privire la Directiva 1999/62/CE în anul 2013⁴. O „Evaluare a implementării și efectelor politicii UE de taxare a utilizării infrastructurii începând din 1995” (*Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995*), realizată de consultanți externi, a fost publicată în ianuarie 2014⁵. Aceste evaluări au identificat diverse probleme legate de taxele de drum aplicate vehiculelor grele de marfă în temeiul actualului cadru legislativ. Toate aceste probleme sunt abordate de o propunere paralelă de modificare a capitolului III din directivă, în timp ce prezenta inițiativă se concentrează doar pe facilitarea aplicării de taxe în funcție de distanță.

Cu toate că 24 de state membre au implementat o oarecare formă de percepere a taxelor de drum și a existat tendința de a trece la perceperea de taxe de trecere în funcție de distanță la nivelul întregii rețele, această tranziție a fost lentă și există încă inconsecvențe persistente în întreaga Uniune. Evaluarea a descoperit că există disparități între politicile naționale privind perceperea taxelor de drum și a concluzionat că lipsa de armonizare la nivelul tipului de taxe (viniete în funcție de durată sau taxe de trecere în funcție de distanță) și la nivelul tipului tehnologiilor de colectare a taxelor care sunt utilizate duce la sarcini administrative suplimentare atât pentru autoritățile publice, cât și pentru utilizatori.

În 2013, Comisia a publicat o sinteză a măsurilor (inclusiv taxele pe vehicule) care internalizează sau reduc externalitățile din sectorul transporturilor⁶.

- **Consultarea părților interesate**

Consultarea părților interesate a respectat standardele minime pentru consultarea părților interesate stabilite în Comunicarea Comisiei din 11 decembrie 2002 [COM(2002) 704 final].

Au fost utilizate metode de consultare deschisă și orientată, precum și diverse instrumente de consultare.

⁴ Ex-post evaluation of Directive 1999/62/EC, as amended, on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures, SWD(2013) 1 final.

⁵ <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>

⁶ SWD(2013) 269 final, Report in accordance with Article 11 (4) of Directive 1999/62/EC.

1. A fost organizată o consultare publică deschisă online standard, de 12 săptămâni, prin intermediul site-ului web „Vocea ta în Europa”, pe bază de chestionare.

Consultarea publică deschisă (CPD) s-a desfășurat în perioada 8 iulie-5 octombrie, fiind acceptate și contribuțiile trimise cu întârziere. Chestionarele s-au bazat pe problemele identificate în urma evaluării și au inclus întrebări privind caracterul echitabil al tarifării accesului la rețeaua rutieră (taxe pe vehicule și alte taxe).

Comisia a primit 135 de răspunsuri la chestionare, precum și 48 de documente suplimentare. Răspunsurile au acoperit o diversitate de grupuri de părți interesate, incluzând întreprinderi de transport (42 %), consumatori/cetățeni (14 %), autorități publice (13 %), industria construcțiilor (7 %), asociații de transport public (4 %) și furnizori de servicii/soluții de taxare rutieră (4 %).

2. Consultarea orientată cu anumite părți interesate și cu anumiți specialiști s-a desfășurat pe parcursul întregului proces de evaluare a impactului și a implicat:

(a) o serie de seminare tematice cu părțile interesate și cu statele membre, organizate de Comisie în cursul lunilor septembrie și octombrie 2015;

(b) o conferință privind inițiativele din domeniul rutier, la 19 aprilie 2016;

(c) 21 de interviuri cu părți interesate selectate pe baza unor necesități specifice de date, desfășurate de contractantul care a realizat studiul de sprijin pentru evaluarea impactului.

Sinteza contribuțiilor primite și utilizarea rezultatelor

Majoritatea respondenților la CPD au fost de părere că existența unor taxe și a unor sisteme diferite de taxare poate cauza denaturarea pieței și, prin urmare, au sprijinit armonizarea la nivelul UE.

Unele părți interesate au opinat că impunerea de taxe pe vehicule, pe de o parte, și de taxe pentru utilizarea drumurilor, pe de altă parte, se traduce printr-o sarcină dublă. Părțile interesate consideră că o armonizare la nivelul UE a normelor privind perceperea de taxe rutiere ar fi o soluție ideală, deoarece ar crea o concurență loială în loc să favorizeze societățile din țări în care taxele sunt mai mici.

Multe dintre părțile interesate intervievate au subliniat, de asemenea, că orice creștere a costurilor ca urmare a creșterii plăților pentru utilizarea rețelei rutiere ar trebui să fie compensate prin reduceri ale altor taxe legate de transport.

• **Obținerea și utilizarea expertizei**

Definiția problemei s-a bazat pe evaluări care au utilizat în parte expertiză externă (Evaluarea implementării și efectelor politicii UE de taxare a utilizării infrastructurii începând din 1995, actualizarea manualului privind costurile externe în sectorul transporturilor⁷), completate de cercetări suplimentare.

⁷ Ricardo-AEA et al (2014), *Update of the Handbook on External Costs of Transport*: http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

În plus, în 2012 a fost realizat un studiu care a analizat măsuri de internalizare a costurilor externe în sectorul transporturilor⁸.

Un contractant extern a furnizat asistență prin realizarea unui studiu de sprijin pentru evaluarea impactului⁹, care a fost finalizat în aprilie 2017.

- **Evaluarea impactului**

Inițiativa este susținută de o evaluare a impactului, care a primit un aviz pozitiv, cu rezerve, din partea Comitetului de analiză a reglementării. Observațiile au fost luate în considerare la revizuirea evaluării impactului, cu adaptările explicate în anexa I la raportul de evaluare a impactului. Au fost analizate patru opțiuni de politică, care reflectă un nivel în creștere al intervențiilor de reglementare, opțiunile ulterioare (OP1-OP4) bazându-se unele pe celelalte. Măsurile legate de taxele pe vehicule au fost analizate împreună cu cele privind taxele rutiere.

Prima opțiune de politică (OP1) include modificări legislative pentru a actualiza doar unele dispoziții ale directivei și extinderea domeniului de aplicare al acesteia la autobuze și autocare, precum și la camionete, la microbuze și la autoturisme, pentru a aborda toate problemele identificate. Modificările sunt legate de actualizarea capitolului III din directivă (taxe de trecere și taxe de utilizare). Capitolul II nu ar fi fost afectat.

OP2 include eliminarea treptată a taxelor în funcție de durată pentru vehiculele grele, pentru a soluționa problemele legate de emisiile de CO₂ și de poluanți printr-o adoptare pe scară mai largă a taxării în funcție de distanță.

OP3 (cu variantele a și b) include măsuri suplimentare pentru vehiculele ușoare, abordând problema congestionării traficului interurban (OP3a și 3b), precum și a emisiilor de CO₂ și de poluanți generate de toate vehiculele (doar OP3b).

În fine, OP4 ar face obligatorie perceperea de taxe bazate pe costurile externe pentru vehiculele grele și ar elimina treptat, pentru toate vehiculele, posibilitatea de a recurge la taxarea în funcție de durată, astfel încât ar mai rămâne disponibilă doar taxarea în funcție de distanță.

A doua, a treia și a patra opțiune includeau, de asemenea, posibilitatea de a reduce taxa anuală pe vehicul aplicată vehiculelor grele de marfă sub nivelurile minime actuale stabilite de directivă, în cazul în care, în statul membru în cauză, acestor vehicule li se aplică taxe în funcție de distanță. Evaluarea impactului a constatat că, în funcție de alegerile făcute de statele membre și în legătură cu adoptarea de taxe rutiere în funcție de distanță, posibilitatea de a reduce taxa pe vehicul ar putea scădea sarcina impusă transportatorilor cu circa 2 miliarde EUR (față de aproape 3 miliarde EUR plătite în prezent ca taxe pe VGM-uri).

Evaluarea impactului, care pleacă de la premisa înlocuirii actualelor sisteme de taxare în funcție de durată cu unele în funcție de distanță vizate de OP2-4 (alternativa pentru statele membre fiind să nu perceapă taxe), a arătat în mod clar că OP4 era cea mai eficace opțiune, dar că beneficiile pe care le-ar genera ar presupune cele mai mari costuri. OP1 ar putea contribui la atingerea obiectivelor doar într-un mod foarte limitat, cu toate că aproape fără

⁸ CE Delft et al., 2012, *An inventory of measures for internalising external costs in transport*, http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

⁹ Ricardo et al. (2017), *Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of Directive 1999/62/EC*.

niciun cost. OP2 și OP3 erau cele mai echilibrate în ceea ce privește impactul lor economic, social și de mediu și ar atinge rezultatele respective cu un cost rezonabil.

Evaluarea impactului a identificat OP3b, varianta care include variația taxelor pentru vehiculele ușoare în funcție de emisiile lor de CO₂ și de poluanți, ca fiind opțiunea preferată, posibil completată cu cerința de taxare pe baza costurilor externe a vehiculelor grele, cel puțin pe o parte a rețelei, precum și cu eliminarea treptată, pe o perioadă suficient de îndelungată, a taxării în funcție de durată pentru vehiculele ușoare. Acestea sunt măsurile reținute în prezenta propunere, care se situează astfel între OP3b și OP4, dar mai aproape de OP4.

OP3b și OP4 ar avea ca efect reducerea cu 2,5-6 % sau cu 9-22 de miliarde EUR a costurilor congestionării până în 2030, ar duce la obținerea de venituri suplimentare de 10-63 de miliarde EUR/an din taxele de trecere și ar contribui la sporirea investițiilor în infrastructura rutieră cu 25-260 % față de scenariul de referință.

Ele ar duce la o reducere semnificativă a volumului emisiilor de CO₂, de NO_x și de particule generate de transportul rutier. Această reducere ar avea un impact pozitiv asupra sănătății publice, proporțional cu reducerea poluării atmosferice, și ar duce la obținerea, până în 2030, a unor economii de costuri cifrate la între 370 de milioane EUR și 1,56 de miliarde EUR aferente poluării atmosferice și accidentelor, exprimate ca valoare actualizată.

OP3b și OP4 ar permite crearea a între 62 000 și 152 000 de noi locuri de muncă în cazul în care doar 30 % din veniturile suplimentare din taxele de trecere ar fi reinvestite în întreținerea drumurilor. În plus, toate opțiunile ar contribui la egalitatea de tratament a cetățenilor UE prin înjumătățirea prețului vinietelor pe termen scurt.

OP3a și 3b ar duce la sporirea cu 1,1 % a costurilor de transport pentru mărfuri, în timp ce costurile pentru transportul de călători ar rămâne neschimbate. În cazul OP4, costurile de transport pentru călători și pentru mărfuri ar putea crește cu până la 1,3-2,0 %, depinzând de adoptarea efectivă de către statele membre a taxării în funcție de distanță (posibil și de către cele care în prezent nu percep taxe pentru anumite categorii de vehicule). Autoritățile ar trebui să suporte costul implementării de noi sisteme de taxare rutieră sau al extinderii celor existente, cost care s-ar ridica, pentru statele membre în cauză luate în ansamblu, la 2-3,7 miliarde EUR până în 2030. Extinderea taxelor de drum la noi părți ale rețelei și la noi grupuri de utilizatori ar duce la creșterea costurilor de conformitate pentru utilizatorii rețelei rutiere, cu 198-850 de milioane EUR/an începând din 2025.

Impactul asupra IMM-urilor, inclusiv asupra întregului sector al transportului rutier, ar fi limitat, deoarece taxele de drum reprezintă doar un mic procent din totalul cheltuielilor de transport. Orice creștere a costurilor fie este transferată către clienți, fie ar putea fi compensată prin reduceri fiscale făcute posibile prin modificarea capitolului II din directivă.

- **Adecvarea și simplificarea reglementărilor**

Propunerea ar permite statelor membre să reducă treptat taxele anuale aplicate vehiculelor grele de marfă care au o masă totală maximă autorizată de peste 12 tone. Această schimbare, împreună cu propunerea de eliminare treptată a taxării în funcție de durată, ar putea asigura o tranziție fără dificultăți de la un sistem de taxe forfetare către un sistem mai progresiv, proporțional și adaptabil de taxare în funcție de utilizare.

Reducerea taxelor pe vehicule plătite pentru utilizarea de vehicule grele de marfă de către transportatori (care sunt toți IMM-uri și, în majoritatea cazurilor, microîntreprinderi) ar putea

servi drept compensație pentru o potențială creștere a taxelor rutiere legate de aplicarea sistemelor bazate pe distanță.

Ca atare, prezenta inițiativă ar putea avea unele efecte pozitive asupra competitivității din sectorul transportului rutier, prin reducerea costurilor de proprietate pentru operatorii din statele membre care decid să reducă taxa pe vehicule. Dacă, după o perioadă de tranziție, un stat membru alege să stabilească taxa la 0 EUR, acest fapt ar reduce de asemenea sarcina administrativă și de reglementare.

- **Drepturile fundamentale**

Propunerea respectă drepturile fundamentale și este conformă cu principiile recunoscute în special de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Propunerea nu are implicații asupra bugetului Uniunii.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planuri de punere în aplicare și modalități de monitorizare, de evaluare și de raportare**

Raportul de evaluare a impactului enumeră un set de șapte indicatori de bază care vor fi utilizați pentru monitorizarea progreselor legate de principalele obiective de politică: evoluția emisiilor de CO₂ ale vehiculelor grele, starea infrastructurii rutiere pentru care se percep taxe de trecere, proporționalitatea și acoperirea costurilor sociale cu taxele de drum și nivelul congestionării traficului pe rețeaua interurbană din UE.

Pentru a evalua impactul legislației, ar fi necesară efectuarea unei evaluări amănunțite de îndată ce s-a finalizat introducerea treptată a tuturor modificărilor. Termenul adecvat pentru o astfel de evaluare ar fi la cinci ani după ce noul cadru devine aplicabil în întregime. Efectele etapelor intermediare ar putea fi evaluate mai devreme.

- **Documente explicative (în cazul directivelor)**

Având în vedere domeniul de aplicare al propunerii și faptul că aceasta vizează exclusiv modificarea Directivei 1999/62/CE, pe care toate statele membre au transpus-o integral, impunerea prezentării de documente explicative nu pare a fi justificată sau proporțională.

- **Explicații detaliate referitoare la prevederile specifice ale propunerii**

Propunerea conține următoarele elemente:

Capitolul II – Titlul

Titlul capitolului II se modifică pentru a reflecta faptul că numai vehiculele grele de marfă sunt vizate de dispozițiile capitolului în urma extinderii domeniului de aplicare al directivei, conform modificării paralele a celorlalte dispoziții ale directivei.

Articolul 3 - Domeniul de aplicare al taxelor pe vehicule

Prima teză de la alineatul (1) se modifică pentru a face trimitere în mod corect la articolul 1 litera (a) din directiva modificată în ceea ce privește domeniul de aplicare al acesteia.

Anexa I

Se propune subîmpărţirea anexei I într-o serie de tabele succesive, reflectând scăderea treptată a tarifelor minime pe parcursul a cinci ani. Primul tabel corespunde termenilor actuali ai anexei I, în timp ce celelalte cinci tabele cuprind cifrele corespunzătoare reduse de fiecare dată cu 20 % faţă de tarifele actuale, acolo unde este cazul¹⁰.

¹⁰

Evident, nu se propune modificarea valorilor minime care sunt stabilite în prezent la 0 EUR.

Propunere de

DIRECTIVĂ A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri, în ceea ce privește anumite dispoziții referitoare la taxarea vehiculelor

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Parlamentului European¹¹,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹²,

hotărând în conformitate cu o procedură legislativă specială,

întrucât:

- (1) În Cartea sa albă din 28 martie 2011¹³, Comisia a stabilit un obiectiv de trecere la aplicarea integrală a principiilor „poluatorul plătește” și „utilizatorul plătește”, în vederea generării de venituri și a asigurării de finanțare pentru investițiile viitoare în transporturi.
- (2) Prin natura lor, taxele anuale pe vehicule sunt plătite fără contrapartidă legate de faptul că vehiculul este înmatriculat pe numele contribuabilului în cursul unei anumite perioade de timp și, ca atare, nu reflectă o anumită utilizare a infrastructurii. Din motive similare, taxele pe vehicule nu sunt eficace atunci când este vorba de stimularea unor operațiuni mai puțin poluante și mai eficiente sau de reducerea congestionării.
- (3) Taxele de trecere, fiind direct legate de utilizarea drumurilor, sunt mult mai adecvate pentru atingerea acestor obiective. În conformitate cu articolul 7k din Directiva 1999/62/CE, statele membre care introduc taxe de trecere pot acorda o compensație corespunzătoare transportatorilor rutieri naționali.
- (4) Aplicarea taxelor pe vehicule reprezintă un cost pe care industria trebuie să îl suporte deocamdată în orice caz, chiar dacă statele membre ar percepe taxe de trecere. Prin urmare, taxele pe vehicule ar putea acționa ca un obstacol în calea introducerii de taxe de trecere.
- (5) Așadar, statelor membre ar trebui să li se acorde o flexibilitate mai mare în ceea ce privește reducerea taxelor pe vehicule, și anume prin reducerea valorilor minime

¹¹ JO C , , p. .

¹² JO C , , p. .

¹³ Cartea albă din 28 martie 2011 intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor” [COM(2011) 144 final].

stabilite în Directiva 1999/62/CE. Pentru a reduce la minimum riscul denaturării concurenței dintre operatorii de transport stabiliți în state membre diferite, această reducere ar trebui să fie progresivă.

- (6) Prin urmare, Directiva 1999/62/CE ar trebui modificată în consecință,
ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

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

- (1) Titlul capitolului II se înlocuiește cu următorul text:
„Taxarea vehiculelor grele de marfă”.
- (2) La articolul 3 alineatul (1), teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:
„Taxele pe vehicul menționate la articolul 1 litera (a) sunt următoarele”.
- (3) Anexa I se modifică în conformitate cu anexa la prezenta directivă.

Articolul 2

- (1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la cel târziu. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor acte.

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.
- (2) Statele membre comunică Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 3

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

Articolul

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu
Președintele*