

19.10.2018

A8-0202/ 001-131

**AMENDAMENTE 001-131**

depuse de Comisia pentru transport și turism

**Raport**

**Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy**

**A8-0202/2018**

Aplicarea de taxe la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri

Propunere de directivă (COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))

---

**Amendamentul 1**

**Propunere de directivă  
Considerentul 1 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(1a) În această Carte albă, Comisia a stabilit anul 2020 ca termen pentru „realizarea internalizării complete și obligatorii a costurilor externe pentru transportul rutier și cel feroviar (inclusiv zgomotul, poluarea locală și congestiunea, pe lângă recuperarea obligatorie a costurilor legate de uzură)”.***

**Amendamentul 2**

**Propunere de directivă  
Considerentul 1 b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(1b) Circulația vehiculelor pentru transportul de marfă și de călători este un factor care contribuie la emiterea de poluanți în atmosferă. Astfel de poluanți, care au consecințe foarte grave asupra***

*sănătății umane și cauzează deteriorarea calității aerului înconjurător în Uniune, includ PM<sub>2,5</sub>, NO<sub>2</sub> și O<sub>3</sub>. În 2014, acești trei poluanți au provocat 399 000, 75 000, respectiv 13 600 de decese premature pe teritoriul Uniunii din cauza expunerii prelungite, conform estimărilor prezentate de Agenția Europeană de Mediu în 2017.*

### Amendamentul 3

#### Propunere de directivă Considerentul 1 c (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(1c) Potrivit Organizației Mondiale a Sănătății (OMS), zgomotul produs doar de traficul rutier reprezintă al doilea cel mai dăunător factor de stres din mediul înconjurător din Europa, situându-se imediat după poluarea atmosferică. Cel puțin 9 000 dintre decesele premature anuale pot fi atribuite bolilor de inimă cauzate de zgomotul produs de trafic.*

### Amendamentul 4

#### Propunere de directivă Considerentul 1 d (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(1d) Potrivit raportului privind calitatea aerului din 2017 al Agenției Europene de Mediu, în 2015, transportul rutier a fost sectorul cu cele mai multe emisii de NO<sub>x</sub> și al doilea sector poluator cu negru de fum.*

## Amendamentul 5

### Propunere de directivă Considerentul 3

#### *Textul propus de Comisie*

(3) Toate vehiculele **grele** au un impact semnificativ asupra infrastructurii rutiere și contribuie la poluarea atmosferică, **în timp ce** vehiculele ușoare reprezintă sursa majorității efectelor negative de ordin social și de mediu generate de transportul rutier, legate de emisii și de congestiunea traficului. În interesul egalității de tratament și al concurenței loiale, ar trebui să se asigure faptul că vehiculele care în prezent nu sunt reglementate de cadrul stabilit în Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>15</sup> în ceea ce privește taxele de trecere și taxele de utilizare sunt de asemenea incluse în acest cadru. Prin urmare, domeniul de aplicare al directivei menționate ar trebui extins la alte vehicule grele decât cele destinate transportului de mărfuri, precum și la vehiculele ușoare, **inclusiv autoturismele**.

#### *Amendamentul*

(3) Toate vehiculele au un impact semnificativ asupra infrastructurii rutiere și contribuie la poluarea atmosferică, **iar** vehiculele ușoare reprezintă sursa majorității efectelor negative de ordin social și de mediu generate de transportul rutier, legate de emisii și de congestiunea traficului. În interesul egalității de tratament și al concurenței loiale, ar trebui să se asigure faptul că vehiculele care în prezent nu sunt reglementate de cadrul stabilit în Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>15</sup> în ceea ce privește taxele de trecere și taxele de utilizare sunt de asemenea incluse în acest cadru. Prin urmare, domeniul de aplicare al directivei menționate ar trebui extins la alte vehicule grele decât cele destinate transportului de mărfuri, precum și la vehiculele **utilitare** ușoare, **la autoturisme și la motocicletele. Taxele pentru autoturisme ar putea fi ajustate astfel încât să se evite penalizarea excesivă a utilizatorilor frecvenți. În interesul egalității de tratament, taxele ar trebui, de asemenea, să fie aplicate nediscriminatoriu în funcție de categoria vehiculului, dar și diferențiat, în funcție de impactul vehiculelor asupra infrastructurii, impactul lor asupra mediului și a societății și în funcție de situația socioeconomică a anumitor utilizatori care nu au altă opțiune în afară de șosele pentru a ajunge la locul de muncă.**

## Amendamentul 6

### Propunere de directivă Considerentul 3 a (nou)

**(3a) Pentru realizarea unei piețe interne a transportului rutier cu condiții de concurență echitabile, regulile ar trebui să fie aplicate uniform. Unul dintre obiectivele majore ale prezentei directive îl reprezintă eliminarea denaturării concurenței între utilizatori. Prin urmare, ar trebui să se includă în domeniul de aplicare al taxelor aplicate vehiculelor grele camionetele care efectuează transport rutier de mărfuri.**

## **Amendamentul 7**

### **Propunere de directivă Considerentul 3 b (nou)**

**(3b) Pentru a garanta proporționalitatea unei astfel de măsuri, este important să se vizeze numai camionetele utilizate pentru transportul rutier de mărfuri care sunt reglementate prin Regulamentele (UE) nr. 1071/2009<sup>1a</sup> și nr. 1072/2009<sup>1b</sup> ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și prin Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>1c</sup>.**

---

<sup>1a</sup> Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului (JO L 300, 14.11.2009, p. 51).

<sup>1b</sup> Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (JO L 300, 14.11.2009, p. 72).

*<sup>1c</sup> Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO L 60, 28.2.2014, p. 1).*

## Amendamentul 8

### Propunere de directivă Considerentul 4

#### *Textul propus de Comisie*

(4) Prin natura lor, taxele de utilizare în funcție de durată nu reflectă în mod precis costurile de infrastructură efectiv induse și, din motive similare, nu sunt eficiente atunci când este vorba de stimularea unor operațiuni mai puțin poluante și mai eficiente sau de reducerea congestionării. Prin urmare, *ele* ar trebui să fie înlocuite treptat cu taxe în funcție de distanță, care sunt mai echitabile, mai eficiente și mai eficace.

#### *Amendamentul*

(4) Prin natura lor, taxele de utilizare în funcție de durată nu reflectă în mod precis costurile de infrastructură efectiv induse și, din motive similare, nu sunt eficiente atunci când este vorba de stimularea unor operațiuni mai puțin poluante și mai eficiente sau de reducerea congestionării. Prin urmare, **în cazul vehiculelor grele, taxele de utilizare în funcție de durată** ar trebui să fie înlocuite treptat cu taxe în funcție de distanță, care sunt mai echitabile, mai eficiente și mai eficace.

## Amendamentul 9

### Propunere de directivă Considerentul 4 a (nou)

#### *Textul propus de Comisie*

#### *Amendamentul*

**(4a) Elaborarea și/sau menținerea unor sisteme de taxare bazate pe distanța parcursă ar trebui să se facă în paralel cu desemnarea, în fiecare stat membru, a unei autorități independente de supraveghere cu scopul de a controla buna funcționare a sistemelor naționale de taxare, astfel încât să se garanteze**

*transparența și nediscriminarea și să se verifice faptul că nivelul taxelor de trecere și utilizarea veniturilor obținute din taxele de trecere sunt conforme cu prezenta directivă. Fiecare stat membru ar trebui să poată desemna autoritatea independentă de supraveghere adaptând-o la particularitățile rețelei sale naționale.*

#### **Amendamentul 10**

##### **Propunere de directivă Considerentul 4 b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(4b) Pentru a se evita ca această înlocuire treptată a taxelor în funcție de durată cu taxele în funcție de distanță să nu devină un obstacol în plus pentru accesul pe principalele piețe europene a transporturilor din țările și din regiunile periferice, ar trebui să se instituie cât mai curând posibil un sistem de compensare care să contrabalanseze costurile suplimentare, astfel încât să nu se producă o scădere semnificativă a competitivității.*

#### **Amendamentul 11**

##### **Propunere de directivă Considerentul 4 c (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(4c) Pentru a preveni devierea traficului către drumurile fără taxe de trecere, care ar putea afecta grav siguranța rutieră și utilizarea optimă a rețelei de transport, statele membre trebuie să poată percepe taxe de trecere pe toate drumurile aflate în concurență directă cu rețelele transeuropene.*

#### **Amendamentul 12**

##### **Propunere de directivă**

#### **Considerentul 4 d (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(4d) Taxele de utilizare în funcție de durată îi încurajează pe șoferi să călătorească mai mult în perioada de valabilitate a vinierei, obligându-i să aplice în mod incorect principiile „poluatorul plătește” și „utilizatorul plătește”.**

#### **Amendamentul 13**

**Propunere de directivă  
Considerentul 4 e (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(4e) Pentru a asigura o bună aplicare a prezentei directive, cadrele contractuale care reglementează contractele de concesiune în materie de încasare a taxelor de drum ar trebui să faciliteze adaptabilitatea acestor contracte la evoluția cadrului de reglementare al Uniunii, respectându-se totodată Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului.**

#### **Amendamentul 14**

**Propunere de directivă  
Considerentul 4 f (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(4f) În acest sens, ar trebui să se studieze posibilitatea compensării costurilor suplimentare generate de depărtare, prin intermediul unor facilități în ceea ce privește accesul la parcuri auto mai eficiente din punctul de vedere al consumului de energie și crearea prioritară de infrastructuri exclusive sau tehnologii precum sistemele e-Highway. Aceste facilități compensatorii ar putea fi incluse în viitorul MIE post-2020.**

## Amendamentul 15

### Propunere de directivă Considerentul 5

#### *Textul propus de Comisie*

(5) Pentru a obține acceptarea de către utilizatori a viitoarelor sisteme de taxare rutieră, statelor membre ar trebui să le fie permis să introducă sisteme adecvate de colectare a taxelor în cadrul unui pachet mai amplu de servicii pentru mobilitate. Astfel de sisteme ar trebui să asigure o distribuție echitabilă a costurilor de infrastructură și să **reflecte** principiul „poluatorul plătește”. Orice stat membru care introduce un astfel de sistem ar trebui să se asigure că acesta respectă dispozițiile Directivei 2004/52/CE a Parlamentului European și a Consiliului.

#### *Amendamentul*

(5) Pentru a obține acceptarea de către utilizatori a viitoarelor sisteme de taxare rutieră, statelor membre ar trebui să le fie permis să introducă sisteme adecvate de colectare a taxelor în cadrul unui pachet mai amplu de servicii pentru mobilitate. Astfel de sisteme ar trebui să asigure o distribuție echitabilă a costurilor de infrastructură, **reflectând** principiul „poluatorul plătește”, **și să cuprindă mecanisme de alocare specifică a veniturilor din taxele de utilizare. În această privință, statele membre ar trebui să aibă libertatea de a percepe taxe de trecere și pe drumurile care nu aparțin rețelei de drumuri principale.** Orice stat membru care introduce un astfel de sistem ar trebui să se asigure că acesta respectă dispozițiile Directivei 2004/52/CE a Parlamentului European și a Consiliului.

## Amendamentul 16

### Propunere de directivă Considerentul 5 a (nou)

#### *Textul propus de Comisie*

#### *Amendamentul*

**(5a) Statele membre ar trebui încurajate să țină seama de factori socioeconomiici atunci când aplică sistemele de taxare pentru infrastructurile rutiere în cazul autoturismelor.**

## Amendamentul 17

### Propunere de directivă



## **Considerentul 5 b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(5b) Perceperea de taxe de la toți utilizatorii rețelei rutiere prin mijloace electronice implică colectarea și stocarea în masă de date cu caracter personal, pe baza cărora se pot reconstitui profiluri cuprinzătoare de deplasare. La punerea în aplicare a prezentei directive, statele membre și Comisia ar trebui să ia întotdeauna în considerare principiile limitării scopului și minimizării datelor. Prin urmare, soluțiile tehnice pentru colectarea datelor în contextul percepției taxelor de utilizare ar trebui să includă opțiuni de plată anonimă, criptată sau în avans.**

## **Amendamentul 18**

**Propunere de directivă  
Considerentul 5 c (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(5c) Taxele pe vehicule ar putea constitui un obstacol în calea introducerii taxelor de trecere. Pentru a susține introducerea taxelor de trecere, statelor membre ar trebui să li se acorde o flexibilitate mai mare în ceea ce privește reducerea rapidă a taxelor pe vehicule, și anume prin reducerea în cel mai scurt timp posibil a valorilor minime stabilite în Directiva 1999/62/CE.**

## **Amendamentul 19**

**Propunere de directivă  
Considerentul 5 d (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(5d) Pentru a garanta o aplicare armonizată a prezentei directive și pentru**

*a urmări efectele acesteia asupra funcționării spațiului european de liberă circulație și asupra interoperabilității sistemelor de taxare, supravegherea interoperabilității ar trebui încredințată unei agenții europene pentru transporturi rutiere. Această agenție ar putea să fie responsabilă, printre altele, de urmărirea punerii în aplicare a prezentei directive și ar putea să ia măsuri în cazul perturbării bunei funcționări a pieței interne a transporturilor rutiere sau al îngrijirii liberei circulații a pasagerilor.*

## Amendamentul 20

### Propunere de directivă Considerentul 5 e (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(5e) Este deosebit de important ca statele membre să instituie un sistem de tarifare echitabil care să nu îi penalizeze pe utilizatorii de autoturisme care, din cauza locului lor de reședință în mediul rural, în zone enclavizate sau izolate, sunt obligați să folosească mai des drumuri ce fac obiectul taxării. În cadrul politicii de dezvoltare a teritoriului, statele membre ar trebui să aplice reduceri ale tarifelor în cazul utilizatorilor din aceste teritorii.*

## Amendamentul 21

### Propunere de directivă Considerentul 6

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(6) Ca și în cazul vehiculelor grele, este important să se asigure că **orice** taxe în funcție de durată care sunt aplicate vehiculelor ușoare sunt proporționale, inclusiv în ceea ce privește perioadele de utilizare mai mici de un an. În această privință, trebuie să se țină seama de faptul că vehiculele ușoare prezintă un tipar de utilizare diferit de tiparul de utilizare al

(6) Ca și în cazul vehiculelor grele, este important să se asigure că, **dacă statele membre introduc eventuale** taxe în funcție de durată care sunt aplicate vehiculelor **utilitare** ușoare, **ele** sunt proporționale, inclusiv în ceea ce privește perioadele de utilizare mai mici de un an. În această privință, trebuie să se țină seama de faptul că vehiculele **utilitare** ușoare prezintă un

vehiculelor grele. Calculul unor taxe proporționale în funcție de durată s-ar putea baza pe datele disponibile cu privire la tiparele de călătorie.

tipar de utilizare diferit de tiparul de utilizare al vehiculelor grele. Calculul unor taxe proporționale în funcție de durată s-ar putea baza pe datele disponibile cu privire la tiparele de călătorie, **cu condiția să asigure nediscriminarea.**

## Amendamentul 22

### Propunere de directivă Considerentul 7

#### *Textul propus de Comisie*

(7) În conformitate cu Directiva 1999/62/CE, o taxă bazată pe costurile externe **poate fi** aplicată la un nivel apropiat de costul marginal social de utilizare a vehiculului în cauză. Această metodă s-a dovedit a fi modul cel mai echitabil și mai eficient de a lua în calcul efectele negative asupra mediului și a sănătății pe care le au poluarea atmosferică și poluarea fonică generate de vehiculele grele și ar asigura o contribuție echitabilă din partea vehiculelor grele la atingerea standardelor de calitate a aerului din UE<sup>17</sup>, precum și a oricăror obiective sau limite de poluare fonică aplicabile. Prin urmare, ar trebui să fie facilitată aplicarea unor astfel de taxe.

#### *Amendamentul*

(7) În conformitate cu Directiva 1999/62/CE, o taxă bazată pe costurile externe **care este în concordanță cu principiul „poluatorul plătește” ar trebui** aplicată la un nivel apropiat de costul marginal social de utilizare a vehiculului în cauză. Această metodă s-a dovedit a fi modul cel mai echitabil și mai eficient de a lua în calcul efectele negative asupra mediului și a sănătății pe care le au poluarea atmosferică și poluarea fonică generate de vehiculele grele și ar asigura o contribuție echitabilă din partea vehiculelor grele la atingerea standardelor de calitate a aerului din UE<sup>17</sup>, precum și a oricăror obiective sau limite de poluare fonică aplicabile. Prin urmare, ar trebui să fie facilitată aplicarea unor astfel de taxe.

## Amendamentul 23

### Propunere de directivă Considerentul 8

#### *Textul propus de Comisie*

(8) În acest sens, nivelul maxim al taxei medii ponderate bazate pe costurile externe ar trebui înlocuit cu valori **de referință** gata de a fi aplicate, actualizate în funcție de inflație, de progresele științifice înregistrate în ceea ce privește estimarea costurilor externe ale transportului rutier și de

#### *Amendamentul*

(8) În acest sens, **ar trebui să se introducă posibilitatea aplicării unei taxe bazate pe costurile externe în cazul rețelelor care nu sunt acoperite de o taxă de infrastructură, iar** nivelul maxim al taxei medii ponderate bazate pe costurile externe ar trebui înlocuit cu valori **minime** gata de a fi aplicate, actualizate în funcție de inflație,

evoluția componenței parcului auto.

de progresele științifice înregistrate în ceea ce privește estimarea costurilor externe ale transportului rutier și de evoluția componenței parcului auto.

#### Amendamentul 24

##### Propunere de directivă Considerentul 8 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(8a) Pentru a contribui la obiectivul din Cartea albă privind transporturile de a avansa către aplicarea deplină a principiului „poluatorul plătește”, ar trebui să se garanteze, în cazul rețelelor unde se percepe o taxă de infrastructură, aplicarea unei taxe bazate pe costurile externe care să vizeze vehiculele grele și camionetele ce efectuează transport rutier de mărfuri.***

#### Amendamentul 25

##### Propunere de directivă Considerentul 8 b (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(8b) Pentru a asigura o reutilizare adecvată a veniturilor obținute din taxe bazate pe costurile externe, ar fi oportun ca aceste venituri să fie reinvestite în sectorul infrastructurilor de transport pentru a promova moduri de transport mai durabile, cu un impact mai scăzut asupra mediului.***

#### Amendamentul 26

##### Propunere de directivă Considerentul 8 c (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(8c) „Manualul privind costurile externe în sectorul transporturilor” elaborat de***

***Direcția Generală Transporturi și  
Mobilitate a Comisiei ar trebui considerat  
drept bază pentru stabilirea de valori  
minime pentru internalizarea costurilor  
externe.***

## **Amendamentul 27**

### **Propunere de directivă Considerentul 9**

#### *Textul propus de Comisie*

(9) Variația taxelor de utilizare a infrastructurii în funcție de clasa de emisie Euro a contribuit la utilizarea unor vehicule mai puțin poluante. Cu toate acestea, odată cu reînnoirea parcurilor de vehicule se preconizează că variația taxelor în funcție de acest criteriu pe rețeaua interurbană va deveni **perimată** până la sfârșitul anului 2020 și, prin urmare, ar trebui eliminată treptat până atunci. Începând din același moment, taxarea bazată pe costurile externe ar trebui să fie aplicată mai sistematic, ca modalitate specifică de recuperare a costurilor externe în situațiile în care este cel mai important să se procedeze astfel.

#### *Amendamentul*

(9) Variația taxelor de utilizare a infrastructurii în funcție de clasa de emisie Euro a contribuit la utilizarea unor vehicule mai puțin poluante. Cu toate acestea, odată cu reînnoirea parcurilor de vehicule se preconizează că variația taxelor în funcție de acest criteriu pe rețeaua interurbană va deveni **mai puțin eficace** până la sfârșitul anului 2020 și, prin urmare, ar trebui eliminată treptat până atunci. Începând din același moment, taxarea bazată pe costurile externe ar trebui să fie aplicată mai sistematic, ca modalitate specifică de recuperare a costurilor externe în situațiile în care este cel mai important să se procedeze astfel.

## **Amendamentul 28**

### **Propunere de directivă Considerentul 12**

#### *Textul propus de Comisie*

(12) Pentru a promova utilizarea celor mai nepoluante și mai eficiente **vehicule**, statele membre ar trebui să aplice taxe de trecere și de utilizare semnificativ reduse în cazul acestor vehicule.

#### *Amendamentul*

(12) Pentru a promova utilizarea celor mai nepoluante **vehicule** și **a unora** mai eficiente, statele membre ar trebui să aplice taxe de trecere și de utilizare semnificativ reduse în cazul acestor vehicule. **Pentru a facilita și accelera implementarea acestor sisteme, reducerile în cauză ar trebui să se aplice fără a ține seama de intrarea în**

*vigoare a Regulamentului (UE) .../... al Comisiei de punere în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 595/2009 în ceea ce privește certificarea emisiilor de CO<sub>2</sub> și a consumului de combustibil al vehiculelor grele. Vehiculele cu emisii zero nu ar trebui să facă obiectul niciunei taxe bazate pe costurile externe legate de poluarea atmosferică.*

## **Amendamentul 29**

### **Propunere de directivă Considerentul 12 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(12a) Tranzitul transalpin reprezintă pentru regiunile afectate o problemă deosebită din cauza poluării fonice și atmosferice, precum și a uzurii infrastructurii, situație agravată de coridoarele din apropiere prin concurența generată de costuri. În consecință, regiunile afectate și statele membre trebuie să beneficieze de multă flexibilitate în ceea ce privește taxarea bazată pe costurile externe și aplicarea măsurilor de gestionare a traficului, inclusiv pentru a evita efectul nedorit de transfer și deviere a traficului pe drumuri dintre coridoare.*

## **Amendamentul 30**

### **Propunere de directivă Considerentul 13**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(13) Congestionarea rutieră, la care toate autovehiculele contribuie în proporții diferite, reprezintă un cost de aproximativ 1 % din PIB. O parte semnificativă a acestui cost poate fi atribuită congestiei traficului interurban. Prin urmare, ar trebui permisă aplicarea unei taxe de gestionare specifice, cu condiția ca aceasta să fie aplicată tuturor categoriilor

(13) Congestionarea rutieră, la care toate autovehiculele contribuie în proporții diferite, reprezintă un cost de aproximativ 1 % din PIB. O parte semnificativă a acestui cost poate fi atribuită congestiei traficului interurban. Prin urmare, ar trebui permisă aplicarea unei taxe de gestionare specifice, cu condiția ca aceasta să fie aplicată tuturor categoriilor

de vehicule. Pentru a fi eficace și **proporțională**, această taxă ar trebui să fie calculată pe baza costurilor marginale ale congestionării și diferențiată în funcție de loc, de oră și de categoria vehiculului. Pentru a spori la maximum efectul pozitiv al taxelor de congestionare, veniturile aferente ar trebui alocate către proiecte care abordează sursele problemei.

de vehicule. Pentru a fi eficace, **proporțională și nediscriminatorie**, această taxă ar trebui să fie calculată pe baza costurilor marginale ale congestionării și diferențiată în funcție de loc, de oră și de categoria vehiculului. **De asemenea, ar trebui găsite formule pentru asigurarea echilibrului și a compensării, nediscriminându-i pe lucrătorii care locuiesc la periferie și care, după caz, vor suporta atât costurile pentru taxele de utilizare, cât și pentru taxele de trecere.** Pentru a spori la maximum efectul pozitiv al taxelor de congestionare, veniturile aferente ar trebui alocate către proiecte care abordează sursele problemei.

### Amendamentul 31

#### Propunere de directivă Considerentul 13 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(13a) Pentru conservarea patrimoniului automobilistic al Uniunii, statele membre ar trebui să creeze o categorie specială pentru vehiculele de interes istoric pentru a putea ajusta valoarea diferitelor taxe percepute în temeiul prezentei directive.**

### Amendamentul 32

#### Propunere de directivă Considerentul 15 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(15a) Ținând seama de costurile externe ridicate ale accidentelor, care ajung la zeci de miliarde de euro pe an, și de dispozițiile Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>1a</sup> referitoare la calculul costului social mediu al unui accident mortal și al unui accident grav, ar trebui**

*să li se ofere statelor membre posibilitatea de a internaliza mai bine costurile care nu sunt acoperite de asigurări. O parte din aceste costuri ar fi suportate de către sistemul relevant de securitate socială sau de către întreaga societate, cum ar fi costurile administrative ale serviciilor publice mobilizate, anumite costuri ale serviciilor medicale mobilizate, precum și pierderile de capital uman și costurile legate de prejudiciile fizice și psihologice.*

---

*<sup>1a</sup> Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere (JO L 319, 29.11.2008, p. 59).*

### Amendamentul 33

#### Propunere de directivă Considerentul 16

##### *Textul propus de Comisie*

(16) Suplimentele adăugate la taxa de utilizare a infrastructurii ar putea avea, de asemenea, o contribuție utilă la soluționarea problemelor legate de daunele importante aduse mediului sau de congestionarea cauzate de utilizarea anumitor drumuri, nu numai în zonele montane. **Actuala restricționare a suplimentelor la asemenea zone ar trebui prin urmare eliminată.** Pentru a se evita dubla taxare a utilizatorilor, suplimentele ar trebui să fie **excluse** pe sectoarele de drum unde se aplică o taxă de congestionare.

##### *Amendamentul*

(16) Suplimentele adăugate la taxa de utilizare a infrastructurii ar putea avea, de asemenea, o contribuție utilă la soluționarea problemelor legate de daunele importante aduse mediului sau de congestionarea cauzate de utilizarea anumitor drumuri, nu numai în zonele montane. **Ar trebui, prin urmare, să se faciliteze aplicarea suplimentelor prin eliminarea restricțiilor actuale care limitează suplimentele la aceste zone și alocarea lor pentru proiecte ale rețelei centrale a rețelei transeuropene de transport.** Pentru a se evita dubla taxare a utilizatorilor, suplimentele ar trebui să fie **limitate mai strict** pe sectoarele de drum unde se aplică o taxă de congestionare. **De asemenea, nivelul maxim aplicabil ar trebui adaptat la diferite situații.**

### Amendamentul 34

#### Propunere de directivă



## Considerentul 17 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(17a) Ca și în cazul vehiculelor utilitare ușoare, este important să se asigure că libera circulație a cetățenilor nu este împiedicată de dispozițiile prezentei directive. Ar trebui să se permită statelor membre să introducă diminuări și reduceri dacă utilizatorii rețelei rutiere sunt afectați în mod disproporționat de taxe din motive geografice sau sociale.**

## Amendamentul 35

### Propunere de directivă Considerentul 18

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(18) Pentru a valorifica sinergiile potențiale între sistemele de taxare rutieră existente în vederea reducerii costurilor de exploatare, Comisia ar trebui să fie pe deplin implicată în cooperarea dintre statele membre care intenționează să introducă scheme comune de taxare rutieră.

(18) Pentru a valorifica sinergiile potențiale între sistemele de taxare rutieră existente în vederea reducerii costurilor de exploatare, Comisia ar trebui să fie pe deplin implicată în cooperarea dintre statele membre care intenționează să introducă scheme comune **și interoperabile** de taxare rutieră.

## Amendamentul 36

### Propunere de directivă Considerentul 19

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(19) Taxele rutiere **pot mobiliza** resurse care **să** contribuie la finanțarea întreținerii și dezvoltării **unei** infrastructuri de transport de înaltă calitate. Prin urmare, este oportun ca statele membre **să fie stimulate** să utilizeze în acest sens veniturile obținute din taxele rutiere și, **în acest scop**, să se impună **ca acestea** să raporteze în mod adecvat cu privire la utilizarea acestor venituri. Aceasta ar trebui să ajute în special la identificarea

(19) Taxele rutiere **mobilizează** resurse care contribuie la finanțarea **și la finanțarea încrucișată a unor proiecte alternative de infrastructură de transport, a** întreținerii și **a** dezvoltării **unor** infrastructuri **și servicii** de transport de înaltă calitate. Prin urmare, este oportun ca statele membre să utilizeze în acest sens veniturile obținute din taxele rutiere și să **li** se impună să raporteze în mod adecvat cu privire la utilizarea acestor venituri.

posibilelor lacune de finanțare și la sporirea nivelului de acceptare a taxelor rutiere de către public.

***Veniturile provenite din taxele de utilizare a infrastructurii și taxele bazate pe costurile externe ar trebui, așadar, să fie reinvestite în sectorul transporturilor.***

Aceasta ar trebui să ajute în special la identificarea posibilelor lacune de finanțare și la sporirea nivelului de acceptare a taxelor rutiere de către public.

## **Amendamentul 37**

### **Propunere de directivă Considerentul 21**

#### *Textul propus de Comisie*

(21) Este necesar să se asigure faptul că taxele bazate pe costurile externe continuă să reflecte cât mai precis posibil costul poluării atmosferice și fonice generate de vehiculele grele, fără a transforma schema de taxare într-una excesiv de complexă, pentru a stimula utilizarea celor mai eficiente vehicule din punctul de vedere al consumului de combustibil și pentru a menține eficacitatea stimulentei și actualitatea diferențierii taxelor rutiere. Prin urmare, Comisiei ar trebui să îi fie delegată competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, pentru a adapta la progresul științific valorile **de referință** pentru taxele bazate pe costurile externe, pentru a defini modalitățile de variație neutră din punctul de vedere al veniturilor a taxelor de utilizare a infrastructurii în conformitate cu emisiile de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor grele și pentru a adapta la progresul tehnic modalitățile de variație a taxelor de utilizare a infrastructurii pentru vehiculele ușoare. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional privind o mai bună

#### *Amendamentul*

(21) Este necesar să se asigure faptul că taxele bazate pe costurile externe continuă să reflecte cât mai precis posibil costul poluării atmosferice și fonice generate de vehiculele grele, fără a transforma schema de taxare într-una excesiv de complexă, pentru a stimula utilizarea celor mai eficiente vehicule din punctul de vedere al consumului de combustibil și pentru a menține eficacitatea stimulentei și actualitatea diferențierii taxelor rutiere. Prin urmare, Comisiei ar trebui să îi fie delegată competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, pentru a adapta la progresul științific valorile **minime** pentru taxele bazate pe costurile externe, pentru a defini modalitățile de variație neutră din punctul de vedere al veniturilor a taxelor de utilizare a infrastructurii în conformitate cu emisiile de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor grele și pentru a adapta la progresul tehnic modalitățile de variație a taxelor de utilizare a infrastructurii pentru vehiculele ușoare. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional privind o mai bună

legiferare din 13 aprilie 2016. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces în mod sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

legiferare din 13 aprilie 2016. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces în mod sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

## Amendamentul 38

### Propunere de directivă Considerentul 21 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(21a) În termen de cel mult doi ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive, Comisia prezintă un cadru general valabil, transparent și clar pentru internalizarea costurilor de mediu, de congestionare și de sănătate, pe baza căruia se vor calcula viitoarele taxe de utilizare a infrastructurii. Comisia ar trebui să poată propune un model, însoțit de o analiză a impactului internalizării costurilor externe pentru toate modurile de transport. În ceea ce privește proporționalitatea, toate modurile de transport trebuie luate în considerare la taxarea costurilor externe.***

## Amendamentul 39

### Propunere de directivă Considerentul 21 b (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(21b) Din motive legate de transparență, ar fi oportun ca statele membre să prezinte utilizatorilor rutieri rezultatele obținute prin reinvestirea veniturilor generate de taxele de utilizare a infrastructurii, de taxele bazate pe***

*costurile externe și de taxele de congestione. Prin urmare, ar trebui ca acestea să anunțe beneficiile obținute în ceea ce privește siguranța rutieră îmbunătățită, impactul redus asupra mediului și congestiunea redusă a traficului.*

## Amendamentul 40

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1 – titlu

##### *Textul propus de Comisie*

„Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1999 privind taxarea vehiculelor pentru utilizarea infrastructurilor rutiere”.

##### *Amendamentul*

„Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1999 privind taxarea vehiculelor **în funcție de distanță** pentru utilizarea infrastructurilor rutiere”.

## Amendamentul 41

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2

Directiva 1999/62/CE

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 2 – litera a

##### *Textul propus de Comisie*

(a) infrastructuri noi sau îmbunătățiri ale infrastructurilor noi, inclusiv reparații structurale semnificative;

##### *Amendamentul*

(a) infrastructuri noi sau îmbunătățiri ale infrastructurilor noi, inclusiv reparații structurale semnificative **sau infrastructuri alternative de transport destinate transferului modal**;

## Amendamentul 42

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2

Directiva 1999/62/CE

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 6

##### *Textul propus de Comisie*

(6) «taxă de trecere» înseamnă o anumită sumă în funcție de distanța parcursă pe o

##### *Amendamentul*

(6) «taxă de trecere» înseamnă o anumită sumă în funcție de distanța parcursă pe o

anumită infrastructură și de tipul vehiculului, a cărei plată conferă unui vehicul dreptul de a utiliza infrastructurile și care cuprinde o taxă de utilizare a infrastructurii **și, după caz, o taxă de gestionare** sau o taxă bazată pe costurile externe **sau ambele**;

anumită infrastructură și de tipul vehiculului, a cărei plată conferă unui vehicul dreptul de a utiliza infrastructurile și care cuprinde **una sau mai multe dintre următoarele taxe**: o taxă de utilizare a infrastructurii sau o taxă bazată pe costurile externe;

### Amendamentul 43

#### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2

Directiva 1999/62/CE

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 11

#### *Textul propus de Comisie*

(11) «costul poluării atmosferice generate de trafic» înseamnă costul daunelor provocate de eliberarea în atmosferă de particule în suspensie și de precursori ai ozonului, precum oxidul de azot și compușii organici volatili, în timpul funcționării unui vehicul;

#### *Amendamentul*

(11) «costul poluării atmosferice generate de trafic» înseamnă costul daunelor provocate **sănătății umane și mediului** de eliberarea în atmosferă de particule în suspensie și de precursori ai ozonului, precum oxidul de azot și compușii organici volatili, în timpul funcționării unui vehicul;

### Amendamentul 44

#### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2

Directiva 1999/62/CE

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 12

#### *Textul propus de Comisie*

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

#### *Amendamentul*

(12) «costul poluării fonice generate de trafic» înseamnă costul daunelor **aduse sănătății umane și mediului**, provocate de zgomotul emis de vehicule sau creat de interacțiunea acestora cu suprafața carosabilă;

### Amendamentul 45

#### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2

Directiva 1999/62/CE  
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 15

*Textul propus de Comisie*

(15) «vehicul» înseamnă un autovehicul, cu **patru** sau mai multe roți, sau un ansamblu de vehicule articulate, destinat sau utilizat pentru transportul rutier de călători sau de mărfuri;

*Amendamentul*

(15) «vehicul» înseamnă un autovehicul, cu **două** sau mai multe roți, sau un ansamblu de vehicule articulate, destinat sau utilizat pentru transportul rutier de călători sau de mărfuri;

**Amendamentul 46**

**Propunere de directivă**

**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 18 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(18a) «vehicul ușor» înseamnă un vehicul utilitar ușor, un autoturism sau o motocicletă;**

**Amendamentul 47**

**Propunere de directivă**

**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 19

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(19) «vehicul ușor» înseamnă un **autoturism, un microbuz** sau o camionetă;

(19) «vehicul **utilitar** ușor» înseamnă un **microbuz, o camionetă** sau o camionetă **destinată transportului de mărfuri;**

**Amendamentul 48**

**Propunere de directivă**

**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 20 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(20a) «vehicul de interes istoric»**

*înseamnă un vehicul care este de interes istoric în sensul articolului 3 alineatul (7) din Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului\**;

---

*\* Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE (JO L 127, 29.4.2014, p. 51).*

## **Amendamentul 49**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 22

#### *Textul propus de Comisie*

(22) «camionetă» înseamnă un **vehicul destinat transportului de mărfuri și** având o masă maximă autorizată care nu depășește 3,5 tone;

#### *Amendamentul*

(22) «camionetă» înseamnă un **alt vehicul decât un autoturism** având o masă maximă autorizată care nu depășește 3,5 tone;

## **Amendamentul 50**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 22 a (nou)

#### *Textul propus de Comisie*

#### *Amendamentul*

(22a) «camionetă destinată transportului de mărfuri» înseamnă un **vehicul asociat ocupației de operator de transport rutier, astfel cum este descrisă în Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului\***, cu o masă maximă autorizată cuprinsă între 2,4 și 3,5 tone și o înălțime de peste 2 metri.

*\* Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului (JO L 300, 14.11.2009, p. 51).*

## **Amendamentul 51**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 22 b (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(22b) «funcționare cu emisii zero» înseamnă un vehicul care funcționează fără emisii de gaze la țeava de evacuare pe parcursul întregii rețele rutiere acoperite, în mod verificabil;*

## **Amendamentul 52**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 23 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(23a) «motocicletă» înseamnă un vehicul pe două roți, cu sau fără ataș, precum și orice triciclu sau cvadriciclu din categoriile L3e, L4e, L5e, L6e și L7e, în sensul Regulamentului (UE) nr. 168/2013;*

## **Amendamentul 53**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 27



*Textul propus de Comisie*

(27) «contract de concesiune» înseamnă **un «contract de achiziții publice de lucrări»** astfel cum este **definit** la articolul 1 din Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului\*\*;

**\*\* Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE (JO L 94, 28.3.2014, p. 65).**

*Amendamentul*

(27) «contract de concesiune» înseamnă **o «concesiune»** astfel cum este **definită** la articolul **5 alineatul (1)** din Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului\*\*;

**\*\* Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind atribuirea contractelor de concesiune (JO L 94, 28.3.2014, p. 1).**

**Amendamentul 54**

**Propunere de directivă**

**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 29

*Textul propus de Comisie*

(29) «sistem de taxare modificat în mod substanțial» înseamnă un sistem de taxare care a fost modificat în așa fel încât costurile sau veniturile sunt afectate cu cel puțin **5 %** în comparație cu anul anterior, după ajustarea în funcție de inflație măsurată pe baza variației indicelui armonizat al prețurilor de consum la nivelul UE, excluzând energia și produsele alimentare neprelucrate, astfel cum este publicat de Comisie (Eurostat).

*Amendamentul*

(29) «sistem de taxare modificat în mod substanțial» înseamnă un sistem de taxare care a fost modificat în așa fel încât costurile sau veniturile sunt afectate cu cel puțin **15 %** în comparație cu anul anterior, după ajustarea în funcție de inflație măsurată pe baza variației indicelui armonizat al prețurilor de consum la nivelul UE, excluzând energia și produsele alimentare neprelucrate, astfel cum este publicat de Comisie (Eurostat). **În cazul contractelor de concesiune, modificările care îndeplinesc criteriile prevăzute la articolul 43 alineatele (1) și (2) din Directiva 2014/23/UE nu sunt considerate substanțiale.**

*Justificare*

*Trebuie evitată o definiție prea strictă a modificărilor substanțiale pentru a se evita o sarcină administrativă excesivă asupra autorităților competente. Amendamentul urmărește să faciliteze ajustările sistemelor de taxare, în special pentru a aplica mai ușor dispozițiile prezentei directive, evitând notificarea către Comisie a tuturor modificărilor sistemelor de taxare. Prezentul amendament permite și o mai bună aliniere a definiției modificărilor*

substanțiale cu Directiva 2014/23/UE privind atribuirea contractelor de concesiune.

## Amendamentul 55

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2

Directiva 1999/62/CE

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 29 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(29a) «finanțare încrucișată» înseamnă finanțarea de proiecte alternative eficiente de infrastructură de transport, prin veniturile provenite din taxe de trecere și de utilizare a infrastructurii pentru infrastructura deja existentă;***

## Amendamentul 56

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2

Directiva 1999/62/CE

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 29 b (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(29b) «state membre» înseamnă toate autoritățile statelor membre, și anume autoritățile administrației centrale, autoritățile unui stat federal sau alte autorități teritoriale, cărora le revine sarcina de a asigura respectarea dreptului Uniunii.***

## Amendamentul 57

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2

Directiva 1999/62/CE

Articolul 2 – paragraful 2 – litera b

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(b) costurile infrastructurii sau ale îmbunătățirii infrastructurii pot include orice cheltuială specifică ***pentru infrastructură*** care este destinată să reducă

(b) costurile infrastructurii sau ale îmbunătățirii infrastructurii pot include orice cheltuială specifică, ***inclusiv rezultată în urma unor noi cerințe în***

neplăcerile legate de zgomot sau să îmbunătățească siguranța rutieră, precum și plățile reale efectuate de operatorul infrastructurii care corespund unor elemente obiective de protecție a mediului, cum ar fi protecția împotriva contaminării solului.

***materie de reglementare***, care este destinată să reducă neplăcerile legate de zgomot, ***să introducă tehnologii inovatoare*** sau să îmbunătățească siguranța rutieră, precum și plățile reale efectuate de operatorul infrastructurii care corespund unor elemente obiective de protecție a mediului, cum ar fi protecția împotriva contaminării solului.

## **Amendamentul 58**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 a (nou)**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 6 – alineatul 2 – litera ba (nouă)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(2a) La articolul 6 alineatul (2), se adaugă litera (ba):***

***„(ba) vehiculele de interes istoric;”***

## **Amendamentul 59**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 – alineatul 6

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

6. Fără a aduce atingere alineatului (9), începând de la **1 ianuarie 2018** statele membre nu mai introduc taxe de utilizare pentru vehiculele grele. Taxele de utilizare introduse înainte de această dată pot fi menținute până la 31 decembrie 2023.

6. Fără a aduce atingere alineatului (9), începând de la **[data intrării în vigoare a prezentei directive]**, statele membre nu mai introduc taxe de utilizare pentru vehiculele grele **și camionetele destinate transportului de mărfuri**. Taxele de utilizare introduse înainte de această dată pot fi menținute până la 31 decembrie **2022 și vor fi înlocuite începând cu 1 ianuarie 2023 de taxele de utilizare a infrastructurii în cadrul rețelei rutiere care intră sub incidența prezentei directive**.

## Amendamentul 60

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 – alineatul 7

#### *Textul propus de Comisie*

7. Începând de la [data intrării în vigoare a prezentei directive], statele membre nu mai introduc taxe de utilizare pentru vehiculele ușoare. Taxele de utilizare introduse înainte de această dată **sunt eliminate** *treptat* până la 31 decembrie 2027.

#### *Amendamentul*

7. Începând de la [data intrării în vigoare a prezentei directive], statele membre nu mai introduc taxe de utilizare pentru vehiculele ușoare. Taxele de utilizare introduse înainte de această dată **pot fi menținute** până la 31 decembrie 2025.

## Amendamentul 61

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 – alineatul 9

#### *Textul propus de Comisie*

9. Începând de la 1 ianuarie 2020, taxele de trecere și taxele de utilizare aplicate vehiculelor grele se aplică tuturor vehiculelor grele.

#### *Amendamentul*

9. Începând de la 1 ianuarie 2020, taxele de trecere și taxele de utilizare aplicate vehiculelor grele se aplică tuturor vehiculelor grele **și camionetelor destinate transportului de mărfuri**.

## Amendamentul 62

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 – alineatul 10

#### *Textul propus de Comisie*

10. Taxele de trecere și taxele de utilizare pentru vehiculele grele, pe de o parte, și pentru **vehiculele** ușoare, pe de altă parte, pot fi introduse sau menținute în mod independent unele față de altele.

#### *Amendamentul*

10. **Până la 31 decembrie 2022**, taxele de trecere și taxele de utilizare pentru vehiculele grele **și camionetele destinate transportului de mărfuri**, pe de o parte, și pentru **alte vehicule utilitare** ușoare **decât camionetele destinate transportului de mărfuri**, pe de altă parte, pot fi introduse

sau menținute în mod independent unele față de altele.

### Amendamentul 63

#### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 a – alineatul 3 – paragraful 1

#### *Textul propus de Comisie*

Dacă se aplică taxe de utilizare în cazul autoturismelor, infrastructura este pusă la dispoziție spre utilizare cel puțin pentru următoarele intervale de timp: 10 zile, o lună sau două luni ori ambele și un an. Tariful pe două luni nu depășește 30 % din tariful anual, tariful lunar nu depășește 18 % din tariful anual, iar tariful pe 10 zile nu depășește 8 % din tariful anual.

#### *Amendamentul*

Dacă se aplică taxe de utilizare în cazul autoturismelor, infrastructura este pusă la dispoziție spre utilizare cel puțin pentru următoarele intervale de timp: **o zi, o săptămână**, 10 zile, o lună sau două luni ori ambele și un an. Tariful pe două luni nu depășește 30 % din tariful anual, tariful lunar nu depășește 18 % din tariful anual, iar tariful pe 10 zile, **pe o săptămână și pe o zi** nu depășește 8 % din tariful anual.

### Amendamentul 64

#### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 a – alineatul 4

#### *Textul propus de Comisie*

4. În cazul microbuzelor și al camionetelor, statele membre respectă fie alineatul (2), fie alineatul (3). Cu toate acestea, statele membre stabilesc pentru microbuze și pentru **camionete** taxe de utilizare mai mari decât cele pentru autoturisme cel târziu începând de la 1 ianuarie 2024.”.

#### *Amendamentul*

4. În cazul microbuzelor, **al camionetelor** și al camionetelor **destinate transportului de mărfuri**, statele membre respectă fie alineatul (2), fie alineatul (3). Cu toate acestea, statele membre stabilesc pentru microbuze, **pentru camionete** și pentru **camionetele destinate transportului de mărfuri** taxe de utilizare mai mari decât cele pentru autoturisme cel târziu începând de la 1 ianuarie 2024.”.

### Amendamentul 65

#### Propunere de directivă

**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 a – alineatul 4 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**4a. Evaluarea proporționalității taxelor de utilizare poate să țină seama de specificitatea operațiunilor de transport al căror punct de plecare se află într-un stat membru situat la periferia Uniunii.**

**Amendamentul 66**

**Propunere de directivă**

**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4 a (nou)**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 a – alineatul 2 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(4a) La articolul 7b, se adaugă următorul alineat (2a):**

**„2a. Sectoarele de autostradă pe care se aplică o taxă de utilizare a infrastructurii dispun de infrastructura necesară pentru a asigura siguranța traficului pentru toți utilizatorii și pot avea zone de parcare sigure indiferent de condițiile meteorologice, în conformitate cu Regulamentul (UE) .../... al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la perioadele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor (2017/0122(COD)).”**

*Justificare*

*Rețelele de autostrăzi unde se aplică o taxă de utilizare a infrastructurii ar trebui să le permită întreprinderilor de transport rutier să își respecte pe deplin obligațiile prevăzute în regulamentul privind perioadele de repaus și de conducere, precum și să asigure un nivel de*

*siguranță rutieră ridicat tuturor utilizatorilor.*

## **Amendamentul 67**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 c – alineatul 1

#### *Textul propus de Comisie*

1. Statele membre pot menține sau introduce o taxă bazată pe costurile externe, legată de costul poluării atmosferice generate de trafic, al poluării fonice generate de trafic sau al ambelor tipuri de poluare.

*Pentru vehiculele grele*, taxa bazată pe costurile externe variază și se stabilește în conformitate cu cerințele minime și cu metodele menționate în anexa IIIa și respectă *valorile de referință* prevăzute în anexa IIIb.

## **Amendamentul 68**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 c – alineatul 5

#### *Textul propus de Comisie*

5. Începând de la 1 ianuarie 2021, statele membre care percep taxe de trecere aplică o taxă bazată pe costurile externe *pentru vehiculele grele cel puțin pe cea parte a rețelei menționată la articolul 7 alineatul (1) unde daunele provocate mediului de vehiculele grele sunt mai mari decât media daunelor provocate mediului de vehiculele grele definite în conformitate cu cerințele de raportare relevante menționate în anexa IIIa.*”.

#### *Amendamentul*

1. Statele membre pot menține sau introduce o taxă bazată pe costurile externe, legată de costul poluării atmosferice generate de trafic, al poluării fonice generate de trafic sau al ambelor tipuri de poluare.

*Taxele bazate pe costurile externe pot fi introduse sau menținute pe sectoare ale rețelei rutiere unde nu se aplică taxe de utilizare a infrastructurii.*

Taxa bazată pe costurile externe *legată de poluarea atmosferică sau fonică generată de trafic* variază și se stabilește în conformitate cu cerințele minime și cu metodele menționate în anexa IIIa și respectă *cel puțin valorile minime* prevăzute în anexa IIIb.

#### *Amendamentul*

5. Începând de la 1 ianuarie 2021, statele membre care percep taxe de trecere aplică o taxă bazată pe costurile externe *legată de poluarea atmosferică sau fonică generată de trafic în cazul vehiculelor grele și al camionetelor destinate transportului de mărfuri în toate părțile rețelei menționate la articolul 7 alineatul (1) care fac obiectul percepției unei taxe de utilizare a infrastructurii.*”.

## **Amendamentul 69**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 c – alineatul 5 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**5a. Începând de la 1 ianuarie 2026, o taxă bazată pe costurile externe percepută pe orice sector al rețelei rutiere menționat la articolul 7 alineatul (1) se aplică în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de vehicule.**

## **Amendamentul 70**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 c – alineatul 5 b (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**5b. Statele membre pot aplica derogări care permit ajustarea taxelor bazate pe costurile externe în cazul vehiculelor de interes istoric.**

## **Amendamentul 71**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 da – alineatul 1 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**1a. Taxele de congestiare pot fi introduse sau menținute independent de taxele de utilizare a infrastructurii.**

## **Amendamentul 72**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6**

Directiva 1999/62/CE



Articolul 7 da – alineatul 3

*Textul propus de Comisie*

3. O taxă de congestionare impusă pe orice sector al rețelei rutiere se aplică în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de vehicule, în conformitate cu factorii de echivalență standard stabiliți în anexa V.

*Amendamentul*

3. O taxă de congestionare impusă pe orice sector al rețelei rutiere se aplică în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de vehicule, în conformitate cu factorii de echivalență standard stabiliți în anexa V. ***Statele membre pot însă decide să prevadă o excepție în cazul autobuzelor și autocarelor în scopul promovării transportului în comun, al dezvoltării socioeconomice și al coeziunii teritoriale.***

**Amendamentul 73**

**Propunere de directivă**

**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 da – alineatul 4

*Textul propus de Comisie*

4. Taxa de congestionare ***reflectă costurile impuse de un vehicul asupra altor utilizatori rutieri și, indirect, asupra societății, dar nu depășesc nivelurile maxime*** stabilite în anexa VI pentru orice tip de drum.

*Amendamentul*

4. Taxa de congestionare ***nu poate fi inferioară nivelurilor*** stabilite în anexa VI pentru orice tip de drum.

**Amendamentul 74**

**Propunere de directivă**

**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 da – alineatul 5

*Textul propus de Comisie*

5. Statele membre instituie mecanisme adecvate pentru monitorizarea impactului taxelor de congestionare și pentru revizuirea nivelului acestora. Ele revizuiesc nivelul taxelor în ***mod regulat, cel puțin o dată la trei ani***, pentru a se asigura că acestea nu sunt mai mari decât costul

*Amendamentul*

5. Statele membre instituie mecanisme adecvate pentru monitorizarea impactului taxelor de congestionare și pentru revizuirea nivelului acestora. Ele revizuiesc nivelul taxelor în ***fiecare an***, pentru a se asigura că acestea nu sunt mai mari decât costul congestionării care este ocazionat în

congestionării care este ocazionat în statul membru respectiv și generat pe sectoarele de drum pe care se percepe taxa de congestionare.”.

statul membru respectiv și generat pe sectoarele de drum pe care se percepe taxa de congestionare.”.

## Amendamentul 75

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 f – alineatul 1 – litera a

#### *Textul propus de Comisie*

(a) veniturile generate din supliment sunt investite în finanțarea construcției de infrastructuri de transport **ale rețelei centrale identificate în conformitate cu capitolul III din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013, care să contribuie direct la reducerea congestiei** sau a **daunelor aduse mediului și care să fie** situate pe același coridor ca sectorul de drum pe care se aplică suplimentul;

#### *Amendamentul*

(a) veniturile generate din supliment sunt investite în finanțarea construcției de infrastructuri de transport sau a **serviciilor de transport** care **sunt** situate pe același coridor ca sectorul de drum pe care se aplică suplimentul;

## Amendamentul 76

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 f – alineatul 1 – litera b

#### *Textul propus de Comisie*

(b) suplimentul nu depășește 15 % din taxa medie ponderată de utilizare a infrastructurii calculată în conformitate cu articolul 7b alineatul (1) și cu articolul 7e, **cu excepția cazului în care veniturile generate sunt investite în sectoare transfrontaliere ale coridoarelor rețelei centrale**, caz în care suplimentul nu poate depăși 25 %;

#### *Amendamentul*

(b) suplimentul nu depășește 15 % din taxa medie ponderată de utilizare a infrastructurii calculată în conformitate cu articolul 7b alineatul (1) și cu articolul 7e, **excepție făcând zonele montane, unde costurile de infrastructură și daunele aduse climei și mediului sunt mai mari**, caz în care suplimentul nu poate depăși 50 %;

## *Justificare*

*Amendamentul urmărește să simplifice introducerea unor suplimente prin stabilirea unei singure rate a suplimentului de 25 %, indiferent de modul de alocare a veniturilor.*

### **Amendamentul 77**

#### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 f – alineatul 1 – litera d

#### *Textul propus de Comisie*

(d) înainte aplicării suplimentului, se transmit Comisiei o descriere a locului exact unde este perceput suplimentul și o dovadă a deciziei de finanțare a **construcției de coridoare ale rețelei centrale**, menționate la litera (a);

#### *Amendamentul*

(d) înainte aplicării suplimentului, se transmit Comisiei o descriere a locului exact unde este perceput suplimentul și o dovadă a deciziei de finanțare a **infrastructurii de transport sau a serviciilor de transport** menționate la litera (a);

### **Amendamentul 78**

#### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 f – alineatul 1 a

#### *Textul propus de Comisie*

**1a. În cazul unor noi proiecte transfrontaliere, se pot adăuga suplimente numai dacă toate statele membre implicate în proiectul respectiv sunt de acord.**

#### *Amendamentul*

**eliminat**

## *Justificare*

*Amendamentul urmărește simplificarea cadrului normativ care reglementează introducerea sistemelor de suplimente pentru taxele existente.*

### **Amendamentul 79**

#### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7**

Directiva 1999/62/CE

*Textul propus de Comisie*

3. După primirea informațiilor obligatorii de la un stat membru care intenționează să aplice un supliment, Comisia transmite aceste informații tuturor membrilor comitetului menționat la articolul 9c. În cazul în care Comisia consideră că suplimentul planificat nu îndeplinește condițiile menționate la alineatul (1) sau că suplimentul planificat va avea efecte negative semnificative asupra dezvoltării economice a regiunilor periferice, ea poate respinge sau poate cere modificarea planurilor de taxare transmise de statul membru în cauză, prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 9c alineatul (2).

*Amendamentul*

3. După primirea informațiilor obligatorii de la un stat membru care intenționează să aplice un supliment, Comisia transmite aceste informații tuturor membrilor comitetului menționat la articolul 9c. În cazul în care Comisia consideră că suplimentul planificat nu îndeplinește condițiile menționate la alineatul (1) sau că suplimentul planificat va avea efecte negative semnificative asupra dezvoltării economice a regiunilor periferice, ea poate respinge sau poate cere modificarea planurilor de taxare transmise de statul membru în cauză, prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 9c alineatul (2). ***Atunci când este aplicat sistemelor de taxare rutieră menționate la articolul 7e alineatul (3), suplimentul nu va fi considerat ca fiind o modificare substanțială în sensul prezentei directive.***

**Amendamentul 80**

**Propunere de directivă**

**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 f – alineatul 4

*Textul propus de Comisie*

***4. Valoarea suplimentului este dedusă din valoarea taxei bazate pe costurile externe calculată în conformitate cu articolul 7c, cu excepția vehiculelor din clasele de emisie EURO 0, I și II începând de la 15 octombrie 2011, III și IV începând de la 1 ianuarie 2015, V începând de la 1 ianuarie 2019 și VI începând din ianuarie 2023. Toate veniturile generate prin aplicarea simultană a suplimentului și a taxelor bazate pe costurile externe sunt investite***

*Amendamentul*

***eliminat***

*în finanțarea construcției de coridoare ale rețelei centrale enumerate în partea I din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1316/2013.*

## Amendamentul 81

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 g – alineatul 1 – litera d

#### *Textul propus de Comisie*

(d) perioadele de vârf în care se aplică cele mai ridicate taxe de utilizare a infrastructurii în scopul reducerii congestiunii nu depășesc cinci ore pe zi;

#### *Amendamentul*

(d) perioadele de vârf în care se aplică cele mai ridicate taxe de utilizare a infrastructurii în scopul reducerii congestiunii nu depășesc cinci ore pe zi **sau numărul de ore în decursul cărora ponderea congestiunii depășește 100 % din capacitate;**

## Amendamentul 82

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 g – alineatul 3

#### *Textul propus de Comisie*

3. Dacă, în eventualitatea unei verificări, un conducător auto sau, dacă este cazul, operatorul de transport nu **poate prezenta documentele vehiculului** necesare pentru a atesta clasa de emisie a vehiculului în scopul alineatului (2), statele membre pot aplica taxe de trecere până cel mai ridicat nivel posibil.

#### *Amendamentul*

3. Dacă, în eventualitatea unei verificări, un conducător auto sau, dacă este cazul, operatorul de transport nu **efectuează plățile folosind un sistem de taxare rutieră electronică sau nu deține un abonament valabil sau vehiculul său nu dispune la bord de echipamente aprobate de operatorul sistemului de taxare**, necesare pentru a atesta clasa de emisie a vehiculului în scopul alineatului (2), statele membre pot aplica taxe de trecere până **la** cel mai ridicat nivel posibil.

## Amendamentul 83

## Propunere de directivă

### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 g – alineatul 4 – paragraful 1

#### *Textul propus de Comisie*

4. În termen de un an de la publicarea de către Comisie a datelor oficiale privind emisiile de CO<sub>2</sub>, în temeiul Regulamentului (UE) .../...\*\*\*\*\*, Comisia adoptă un act delegat, în conformitate cu articolul 9e, pentru a defini valorile de referință ale emisiilor de CO<sub>2</sub>, împreună cu o clasificare corespunzătoare a vehiculelor grele vizate.

#### *Amendamentul*

4. În termen de un an de la publicarea de către Comisie a datelor oficiale privind emisiile de CO<sub>2</sub> în temeiul Regulamentului (UE) .../...\*\*\*\*\*, Comisia adoptă un act delegat, în conformitate cu articolul 9e, pentru a defini valorile de referință ale emisiilor de CO<sub>2</sub>, împreună cu o clasificare corespunzătoare a vehiculelor grele vizate, **ținând seama de tehnologiile de reducere a emisiilor.**

## Amendamentul 84

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 g – alineatul 4 – paragraful 2

#### *Textul propus de Comisie*

În termen de un an de la intrarea în vigoare a actului delegat, statele membre variază taxa de utilizare a infrastructurii ținând seama de valorile de referință ale emisiilor de CO<sub>2</sub> și de clasificarea relevantă a vehiculului. ***Taxele sunt variate în așa fel încât nicio taxă de utilizare a infrastructurii să nu depășească cu mai mult de 100 % aceeași taxă percepută pentru vehicule echivalente care au emisiile cele mai scăzute de CO<sub>2</sub>, dar nu emisii zero. Vehiculele cu emisii zero beneficiază de o reducere cu 75 % a taxelor de utilizare a infrastructurii, în raport cu tariful cel mai ridicat.***

#### *Amendamentul*

În termen de un an de la intrarea în vigoare a actului delegat, statele membre variază taxa de utilizare a infrastructurii ținând seama de valorile de referință ale emisiilor de CO<sub>2</sub> și de clasificarea relevantă a vehiculului.

## Amendamentul 85

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 g – alineatul 4 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**4a. De la ... [data intrării în vigoare a prezentei directive], vehiculele cu emisii zero beneficiază de o reducere cu 50 % a taxelor de utilizare a infrastructurii, față de tariful cel mai scăzut. . Funcționarea cu emisii zero beneficiază de aceeași reducere, cu condiția ca o astfel de funcționare să poată fi dovedită.**

## **Amendamentul 86**

**Propunere de directivă**

**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 g – alineatul 4 b (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**Comisia prezintă un raport de evaluare în care se analizează cota de piață a vehiculelor cu emisii zero și a funcționării cu emisii zero până la ... [JO: vă rugăm să introduceți data: cinci ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive]. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 9e, după caz, pentru a recalcula reducerea aplicabilă vehiculelor cu emisii zero în raport cu cea mai scăzută taxă de utilizare a infrastructurii.**

## **Amendamentul 87**

**Propunere de directivă**

**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 8**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 ga – alineatul 1

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

1. Pentru vehiculele ușoare, până la 31 decembrie 2021, statele membre pot varia taxele de trecere și taxele de utilizare în funcție de performanța de mediu a

*(Nu privește versiunea în limba română.)*

vehiculului.

## Amendamentul 88

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 8

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 ga – alineatul 2 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**2a. Statele membre pot lua în considerare îmbunătățirea performanței de mediu a vehiculului legată de conversia acestuia în vederea utilizării combustibililor alternativi. Un abonament permanent sau orice alt mecanism aprobat de operatorul sistemului de taxare ar trebui să le permită utilizatorilor să beneficieze de o variație a taxelor de trecere care să recompenseze performanța de mediu îmbunătățită a vehiculului după conversie.**

## Amendamentul 89

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 8

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 ga – alineatul 3

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

3. Dacă, în eventualitatea unei verificări, un conducător auto sau, dacă este cazul, operatorul de transport nu poate prezenta documentele vehiculului necesare pentru a atesta nivelurile de emisie ale vehiculului (certificatul de conformitate) în temeiul Regulamentului (UE) .../...\*\*\*\*\* al Comisiei, statele membre pot aplica taxe de trecere sau taxe de utilizare anuale până cel mai ridicat nivel posibil.

3. Dacă, în eventualitatea unei verificări, un conducător auto sau, dacă este cazul, operatorul de transport nu **deține un abonament sau orice alt mecanism aprobat de operator sau nu** poate prezenta documentele vehiculului necesare pentru a atesta nivelurile de emisie ale vehiculului (certificatul de conformitate) în temeiul Regulamentului (UE) .../...\*\*\*\*\* al Comisiei, statele membre pot aplica taxe de trecere sau taxe de utilizare anuale până **la** cel mai ridicat nivel posibil. **Furnizarea ulterioară a documentelor relevante care dovedesc nivelurile de emisii ale vehiculului va avea drept rezultat rambursarea oricărei diferențe dintre taxele aplicate și taxa**



*adecvată pentru vehiculul în cauză.*

## **Amendamentul 90**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 8**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 ga – alineatul 3 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**3a. Statele membre pot adopta măsuri excepționale în scopul taxării vehiculelor de interes istoric.**

## **Amendamentul 91**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 ga – alineatul 4

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

4. Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 9e, **acte delegate** de modificare a anexei VII în vederea adaptării la progresul tehnic a modalităților specificate în anexa respectivă.

4. Comisia este împuternicită să adopte **acte delegate** în conformitate cu articolul 9e de modificare a anexei VII în vederea adaptării la progresul tehnic a modalităților specificate în anexa respectivă **și pentru a lua în considerare rolul componentelor în a aduce îmbunătățiri atât siguranței rutiere, cât și decarbonizării transporturilor.**

## **Amendamentul 92**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 9 – litera aa (nouă)**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 h – alineatul 1 – litera a – liniuța 3 (nouă)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(aa) la articolul 7h alineatul (1) litera (a), se adaugă următoarea liniuță:**

**„- informații clare cu privire la interoperabilitatea echipamentelor de la**

*bord care sunt păstrate la bordul vehiculelor pentru plata taxelor de trecere și a taxelor de utilizare; trebuie să se precizeze motivele pentru care alte echipamente de la bord utilizate în alte state membre nu pot fi aplicate de utilizatorii acestui sistem de taxare”.*

## **Amendamentul 93**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 9 – litera aa (nouă)**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 h – alineatul 1 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(aa) se introduce următorul alineat:*

*„1a. Cadrul contractual care stă la baza relațiilor dintre concedent și concesionar are scopul de a permite adaptarea contractelor de concesiune la evoluția cadrului de reglementare al Uniunii sau național în legătură cu obligațiile prevăzute la articolele 7c, 7da, 7g și 7ga din prezenta directivă.”*

## **Amendamentul 94**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10 – litera -a (nouă)**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 i – alineatul 2 – partea introductivă

*Textul în vigoare*

*Amendamentul*

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

*(-a) la alineatul (2), partea introductivă se înlocuiește cu următorul text:*

2. *Pentru vehiculele grele și pentru camionetele destinate transportului de mărfuri, statele* membre pot diminua sau acorda reduceri la taxa privind

infrastructura, cu condiția ca:

## Amendamentul 95

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10 – litera a

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 i – alineatul 2 – litera c

#### *Textul propus de Comisie*

(c) asemenea diminuări sau reduceri să nu depășească **13** % din taxa de utilizare a infrastructurii plătită de vehicule echivalente care nu pot beneficia de diminuarea sau de reducerea respectivă.”;

#### *Amendamentul*

(c) asemenea diminuări sau reduceri să nu depășească **20** % din taxa de utilizare a infrastructurii plătită de vehicule echivalente care nu pot beneficia de diminuarea sau de reducerea respectivă **și de cele utilizate în transportul local sau obișnuit sau ambele.**”;

## Amendamentul 96

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10 – litera aa (nouă)

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 i – alineatul 2 a (nou)

#### *Textul propus de Comisie*

#### *Amendamentul*

**(aa) după alineatul (2) se introduce următorul alineat:**

**2a. În cazul vehiculelor ușoare, în special al celor folosite de utilizatori frecvenți în zonele unor așezări dispersate și la periferiile orașelor, statele membre pot prevedea diminuări sau reduceri ale taxei de utilizare a infrastructurii, 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 de trecere pentru alți utilizatori;**

**(b) astfel de diminuări sau reduceri să contribuie**

- (i) la coeziunea socială; și/sau  
(ii) la asigurarea mobilității în regiunile periferice sau în zonele îndepărtate sau ambele;

## Amendamentul 97

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10 – litera ab (nouă)

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 i – alineatul 2 b (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(ab) după alineatul (2) se introduce următorul alineat:*

*2b. Statele membre sau autoritățile competente pot introduce o scutire forfetară kilometrică pe un anumit tronson de drum, ținând seama de modelele de mobilitate și de interesul economic al regiunilor periferice, cu condiția ca structura de taxare rezultată să fie proporțională, să fie făcută publică și să fie pusă la dispoziția utilizatorilor în condiții de egalitate, precum și să nu conducă la costuri suplimentare sub forma unor taxe mai mari de trecere pentru alți utilizatori;*

## Amendamentul 98

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10 – litera b

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 i – alineatul 3

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

3. Sub rezerva condițiilor prevăzute la articolul 7g alineatul (1) litera (b) și la articolul 7g alineatul (5), în cazul proiectelor specifice de interes european ridicat identificate în anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1315/2013, tarifele pentru taxele de trecere pot fi supuse altor forme de variație pentru a asigura viabilitatea comercială a acestor proiecte atunci când sunt expuse concurenței directe

3. Sub rezerva condițiilor prevăzute la articolul 7g alineatul (1) litera (b) și la articolul 7g alineatul (5), în cazul proiectelor specifice de interes european ridicat identificate în anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1315/2013, tarifele pentru taxele de trecere pot fi supuse altor forme de variație pentru a asigura viabilitatea comercială a acestor proiecte atunci când sunt expuse concurenței directe

cu alte moduri de transport. Structura de taxare rezultată este **liniară, proporțională**, pusă la dispoziția publicului și accesibilă tuturor utilizatorilor în condiții de egalitate **și nu conduce la costuri suplimentare transmise altor utilizatori sub forma unor taxe de trecere mai mari.**”

cu alte moduri de transport. Structura de taxare rezultată este pusă la dispoziția publicului și accesibilă tuturor utilizatorilor în condiții de egalitate.

## Amendamentul 99

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10 – litera ba (nouă)

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 i – alineatul 3 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(ba) după alineatul (3) se introduce următorul alineat:**

**„3a. În zonele montane și în regiunile periferice, statele membre sau autoritățile competente pot varia tarifele pentru taxele de trecere aplicabile vehiculelor grele în funcție de distanța parcursă de vehiculele taxate, pentru a reduce la minimum impactul socioeconomic, cu condiția ca:**

**(a) variația în funcție de distanța parcursă să ia în considerare caracteristicile diferite ale transportului pe distanțe scurte și lungi, în special opțiunile disponibile de transfer modal către alte moduri de transport;**

**(b) variația să se aplice în mod nediscriminatoriu;**

**(c) echipamentele tehnice să permită detectarea punctelor de intrare și de ieșire ale vehiculului la frontierele naționale.”**

## Amendamentul 100

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11 – litera a

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 j – alineatul 1 – a doua teză

*Textul propus de Comisie*

„În acest scop, statele membre cooperează pentru a stabili metode care să permită utilizatorilor 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 în exteriorul statelor membre în care se aplică aceste taxe.”;

*Amendamentul*

„În acest scop, statele membre cooperează pentru a stabili metode care să permită utilizatorilor rutieri să plătească taxele de trecere și de utilizare 24 de ore din 24, **fie la frontieră, fie la orice alt punct** de vânzare, **cu posibilitatea primirii unei chitanțe**, utilizând mijloacele obișnuite de plată, **inclusiv mijloacele electronice**, în interiorul și în exteriorul statelor membre în care se aplică aceste taxe.”;

### **Amendamentul 101**

#### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11 – litera b**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 – alineatul 3

*Textul propus de Comisie*

3. În cazul în care un stat membru percepe o taxă de trecere pentru un vehicul, valoarea totală a taxei de trecere, valoarea taxei de utilizare a infrastructurii, valoarea taxei bazate pe costurile externe și valoarea taxei de congestiune, atunci când este aplicată această taxă, sunt indicate pe o chitanță care este furnizată utilizatorului rutier, dacă este posibil prin mijloace electronice.”;

*Amendamentul*

3. În cazul în care un stat membru percepe o taxă de trecere pentru un vehicul, valoarea totală a taxei de trecere, valoarea taxei de utilizare a infrastructurii, valoarea taxei bazate pe costurile externe și valoarea taxei de congestiune, atunci când este aplicată această taxă, sunt indicate pe o chitanță care este furnizată utilizatorului rutier, **la cererea acestuia**, dacă este posibil prin mijloace electronice.”;

### **Amendamentul 102**

#### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 12**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 k – alineatul 1

*Textul propus de Comisie*

Fără a aduce atingere articolelor 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, prezenta directivă nu afectează libertatea statelor membre care introduc un sistem de taxe de trecere de a oferi o

*Amendamentul*

Fără a aduce atingere articolelor 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, prezenta directivă nu afectează libertatea statelor membre care introduc un sistem de taxe de trecere de a oferi o

compensație adecvată.”.

compensație adecvată, *cu condiția ca aceasta să nu genereze denaturări sau să aibă un impact negativ asupra operatorilor de transport local sau obișnuit sau ambele.”.*

### **Amendamentul 103**

#### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 13 a (nou)**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 8 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(13a) Se introduce următorul articol 8a:**

#### **Articolul 8a**

#### **Monitorizare și raportare**

- 1. Fiecare stat membru desemnează o autoritate independentă de supraveghere a taxelor de utilizare a infrastructurii responsabilă de asigurarea respectării prezentei directive.**
- 2. Autoritatea de supraveghere asigură un control economic și financiar al contractelor de concesiuni, cu scopul îndeosebi de a asigura respectarea articolului 7b.**
- 3. Statele membre informează Comisia cu privire la desemnarea autorității independente de supraveghere.**

### **Amendamentul 104**

#### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 14 – litera -a (nouă)**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 9 – alineatul 2 – partea introductivă

*Textul în vigoare*

*Amendamentul*

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

**(-a) la articolul 9 alineatul (2), partea introductivă se înlocuiește cu următorul text:**

„2. Pentru ca rețeaua de transport să poată fi dezvoltată în ansamblu, veniturile generate de taxa de utilizare a infrastructurii și taxa bazată pe costurile externe sau echivalentul valorii financiare a acestor venituri **se utilizează pentru efectuarea unor lucrări de întreținere și mentenanță și pentru** optimizarea în ansamblu a sistemului de transport. În special, veniturile generate de taxele bazate pe costurile externe sau echivalentul valorii financiare a acestor venituri **se utilizează** pentru îmbunătățirea caracterului durabil al transporturilor, între altele prin una sau mai multe din următoarele opțiuni:

## Amendamentul 105

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 14 – litera -aa (nouă)

Directiva 1999/62/CE

Articolul 9 – alineatul 2 – litera b

*Textul în vigoare*

(b) reducerea **la sursă** a poluării generate de transportul rutier;

*Amendamentul*

**(-aa) la alineatul (2), litera (b) se înlocuiește cu următorul text:**

„(b) reducerea **poluării atmosferice și a poluării fonice** generate de transportul rutier;”

## Amendamentul 106

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 14 – litera -ab (nouă)

Directiva 1999/62/CE

Articolul 9 – alineatul 2 – litera ba (nouă)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(-ab) la alineatul (2), se introduce**



*următoarea literă:*

*„(ba) finanțarea modurilor de transport în comun și sustenabile;*

### **Amendamentul 107**

#### **Propunere de directivă**

**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 14 – litera -ac (nouă)**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 9 – alineatul 2 – litera e

*Textul în vigoare*

(e) dezvoltarea **unor infrastructuri** alternative pentru utilizatorii transporturilor și/sau extinderea capacității existente;

*Amendamentul*

*(-ac) la alineatul (2), litera (e) se înlocuiește cu următorul text:*

*„(e) dezvoltarea **infrastructurilor pentru combustibili alternativi în conformitate cu Directiva 2014/94/UE și a serviciilor** alternative pentru utilizatorii transporturilor și/sau extinderea capacității existente;”*

### **Amendamentul 108**

#### **Propunere de directivă**

**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 14 – litera -ad (nouă)**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 9 – alineatul 2 – litera f

*Textul în vigoare*

(f) sprijinirea rețelei transeuropene de transport;

*Amendamentul*

*(-ad) la alineatul (2), litera (f) se înlocuiește cu următorul text:*

*„(f) sprijinirea rețelei transeuropene de transport **și eliminarea blocajelor;**”*

### **Amendamentul 109**

#### **Propunere de directivă**

**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 14 – litera -ae (nouă)**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 9 – alineatul 2 – litera h

*Textul în vigoare*

*Amendamentul*

*(-ae) la alineatul (2), litera (h) se*

*înlocuiește cu următorul text:*

(h) îmbunătățirea siguranței rutiere; și

„(h) îmbunătățirea siguranței rutiere și  
**crearea unei infrastructuri rutiere sigure;**  
și”

## **Amendamentul 110**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 14 – litera -af (nouă)**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 9 – alineatul 2 – litera i

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(-af) la alineatul (2), litera (f) se  
înlocuiește cu următorul text:**

(i) punerea la dispoziție a unor **locuri** de  
parcare sigure.

„(i) punerea la dispoziție a unor **zone** de  
parcare sigure **și securizate.**”

## **Amendamentul 111**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 14 – litera b**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 9 – alineatul 3 – partea introductivă

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

3. Veniturile generate de taxele de  
congestionare sau echivalentul în valoare  
financiară al acestor venituri se folosesc  
pentru a soluționa problema congestionării,  
**în special** prin:

3. Veniturile generate de taxele de  
congestionare sau echivalentul în valoare  
financiară al acestor venituri se folosesc  
pentru a soluționa problema congestionării,  
**de exemplu** prin:

## **Amendamentul 112**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 14 – litera b**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 9 – alineatul 3 – litera b

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(b) eliminarea blocajelor de pe rețeaua  
transeuropeană de transport;

(b) eliminarea blocajelor **și a legăturilor**  
**lipsă de pe rețelele lor, acolo unde se**  
**aplică taxa, și de pe rețeaua**

transeuropeană de transport;

### Amendamentul 113

#### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 14 – litera b

Directiva 1999/62/CE

Articolul 9 – alineatul 3 – litera c

#### *Textul propus de Comisie*

(c) dezvoltarea de infrastructuri alternative pentru utilizatorii transporturilor.”.

#### *Amendamentul*

(c) dezvoltarea de infrastructuri alternative **și de noduri multimodale** pentru utilizatorii transporturilor.”.

### Amendamentul 114

#### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 14 – litera ba (nouă)

Directiva 1999/62/CE

Articolul 9 – alineatul 3 a (nou)

#### *Textul propus de Comisie*

#### *Amendamentul*

**(ba) după alineatul (3), se introduce următorul alineat:**

**„3a. Veniturile generate de taxele de utilizare a infrastructurii și de taxele bazate pe costurile externe se utilizează pe teritoriul unde se află tronsonul de drum pe care sunt aplicate taxele.”**

### Amendamentul 115

#### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 15

Directiva 1999/62/CE

Articolul 9 e – alineatul 2

#### *Textul propus de Comisie*

2. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 7g alineatul (4), la articolul 7ga alineatul (4) și la articolul 9d **este conferită** Comisiei pe o perioadă

#### *Amendamentul*

2. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 7g alineatul (4), la articolul 7ga alineatul (4) și la articolul 9d **se conferă** Comisiei pe o perioadă **de cinci**

*nedeterminată începând* de la [data intrării în vigoare a prezentei directive].

*ani* de la *data de ...* [data intrării în vigoare a prezentei directive]. ***Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.***

#### **Amendamentul 116**

**Propunere de directivă**  
**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 18**  
Directiva 1999/62/CE  
Articolul 11 – alineatul -1 (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***-1. Statele membre sau autoritățile competente prezintă informații, în cel mai transparent și clar mod, privind destinația veniturilor provenite de la utilizatorii rețelei rutiere.***

#### **Amendamentul 117**

**Propunere de directivă**  
**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 18**  
Directiva 1999/62/CE  
Articolul 11 – alineatul 2 – litera ea (nouă)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(ea) veniturile totale obținute în urma aplicării de suplimente și secțiunile de drum pe care au fost percepute***

#### **Amendamentul 118**

**Propunere de directivă**  
**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 18**  
Directiva 1999/62/CE  
Articolul 11 – alineatul 3 a (nou)

**3a. Statele membre fac publice rezultatele obținute din reinvestirea taxelor pentru utilizarea infrastructurii și a taxelor bazate pe costurile externe, precum și beneficiile obținute în ceea ce privește o siguranță rutieră sporită, un impact mai scăzut asupra mediului și congestiunea redusă a traficului.**

## **Amendamentul 119**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 18**

Directiva 1999/62/CE

Articolul 11 – alineatul 5 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**5a. În termen de cinci ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive, Comisia prezintă un raport privind evoluția cotei de piață a vehiculelor cu emisii zero și revizuieste în consecință, dacă este necesar, nivelul reducerii acordate pentru aceste vehicule.**

## **Amendamentul 120**

### **Propunere de directivă**

#### **Anexa I – punctul 1 – litera b – subpunctul i – liniuța 1**

Directiva 1999/62/CE

Anexa III – Secțiunea 2 – punctul 2.1 – liniuța 6

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

— Repartizarea costurilor care revin **vehiculelor grele** se face în mod obiectiv și transparent, luând în considerare proporția traficului **de vehicule grele** care urmează să fie preluată de rețea și costurile aferente. Numărul de vehicul-kilometri parcurși de vehiculele grele pot fi ajustați în acest scop prin «factori de echivalență» justificați obiectiv, precum cei stabiliți la punctul 4

— Repartizarea costurilor care revin **fiecărui tip de vehicul** se face în mod obiectiv și transparent, luând în considerare proporția traficului **aferent fiecărui tip de vehicul** care urmează să fie preluată de rețea și costurile aferente. Numărul de vehicul-kilometri parcurși de vehiculele grele pot fi ajustați în acest scop prin «factori de echivalență» justificați obiectiv,

(\*)

precum cei stabiliți la punctul 4 (\*).

### *Justificare*

*În cazul extinderii domeniului de aplicare al repartizării costurilor legate de infrastructură, regula referitoare la alocare trebuie să se aplice tuturor tipurilor de vehicule.*

## **Amendamentul 121**

### **Propunere de directivă**

#### **Anexa I – punctul 1 – litera b – subpunctul i – liniuța 2**

Directiva 1999/62/CE

Anexa III – Secțiunea 2 – punctul 2.2 – liniuța 2

#### *Textul propus de Comisie*

— Astfel de costuri sunt repartizate între vehiculele grele și ***alte tipuri de vehicule din trafic*** pe baza ponderilor reale și prognozate ale vehicul-kilometrilor și pot fi ajustate prin factori de echivalență justificați obiectiv, precum cei stabiliți la punctul 4.”;

#### *Amendamentul*

— Astfel de costuri sunt repartizate între vehiculele grele și ***vehiculele ușoare*** pe baza ponderilor reale și prognozate ale vehicul-kilometrilor și pot fi ajustate prin factori de echivalență justificați obiectiv, precum cei stabiliți la punctul 4.”;

## **Amendamentul 122**

### **Propunere de directivă**

#### **Anexa I – punctul 1 – litera c**

Directiva 1999/62/CE

Anexa III a – punctul 1 – subpunctul 2

#### *Textul propus de Comisie*

***Atunci când un stat membru intenționează să perceapă o taxă bazată pe costurile externe doar pe o parte sau pe anumite părți ale rețelei rutiere compuse din sectoarele care îi aparțin din cadrul rețelei transeuropene și din autostrăzile sale, partea sau părțile respective sunt alese în urma unei evaluări care să permită stabilirea următoarelor elemente:***

***- utilizarea de către vehicule a drumurilor pe care este aplicată taxa bazată pe costurile externe provoacă mediului daune mai mari decât cele generate în***

#### *Amendamentul*

***eliminat***

*medie, evaluate în conformitate cu raportarea privind calitatea aerului, cu inventarele naționale de emisii, cu volumele de trafic și, pentru poluarea fonică, în conformitate cu Directiva 2002/49/CE, sau*

*- impunerea unei taxe bazate pe costurile externe pe alte părți ale rețelei rutiere astfel compuse ar putea avea efecte negative asupra mediului sau a siguranței rutiere sau perceperea și colectarea unei taxe bazate pe costurile externe ar genera costuri disproporționate.*

### **Amendamentul 123**

#### **Propunere de directivă**

#### **Anexa I – punctul 1 – litera c**

Directiva 1999/62/CE

Anexa III a – punctul 2

#### *Textul propus de Comisie*

2. Vehiculele, drumurile și intervalele de timp acoperite

*În cazul în care un stat membru intenționează să aplice taxe bazate pe costurile externe mai ridicate decât valorile de referință prevăzute în anexa IIIb, el notifică Comisiei clasificarea vehiculelor în funcție de care va varia taxa bazată pe costurile externe. De asemenea, statul membru notifică Comisiei și situarea drumurilor care fac obiectul unor taxe bazate pe costurile externe mai ridicate [denumite în continuare «drumuri suburbane (inclusiv autostrăzi)»] și a drumurilor cărora li se aplică taxe bazate pe costurile externe mai reduse [denumite în continuare «drumuri interurbane (inclusiv autostrăzi)»].*

*După caz, statul membru notifică Comisiei și intervalele de timp exacte care corespund perioadelor de noapte pe durata cărora poate fi impusă o taxă mai ridicată bazată pe costurile externe legate de poluarea fonică, pentru a reflecta*

#### *Amendamentul*

2. Vehiculele, drumurile și intervalele de timp acoperite

### **creșterea poluării fonice.**

Clasificarea drumurilor în drumuri suburbane (inclusiv autostrăzi) și drumuri interurbane (inclusiv autostrăzi), precum și definirea intervalelor de timp se bazează pe criterii obiective legate de gradul de expunere la poluare a drumurilor și a zonelor din vecinătatea acestora, cum ar fi densitatea populației, poluarea atmosferică medie anuală (în special în ceea ce privește PM10 și NO2) și numărul de zile (pentru PM10) și de ore (NO2) în care sunt depășite valorile-limită stabilite în temeiul Directivei 2008/50/CE. Criteriile utilizate sunt incluse în notificare.

Clasificarea drumurilor în drumuri suburbane (inclusiv autostrăzi) și drumuri interurbane (inclusiv autostrăzi), precum și definirea intervalelor de timp se bazează pe criterii obiective legate de gradul de expunere la poluare a drumurilor și a zonelor din vecinătatea acestora, cum ar fi densitatea populației, poluarea atmosferică medie anuală (în special în ceea ce privește PM10 și NO2) și numărul de zile (pentru PM10) și de ore (NO2) în care sunt depășite valorile-limită stabilite în temeiul Directivei 2008/50/CE. Criteriile utilizate sunt incluse în notificare.

### **Amendamentul 124**

**Propunere de directivă**  
**Anexa I – punctul 1 – litera c**  
Directiva 1999/62/CE  
Anexa III a – tabelul 3 (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**Tabel 3: Valorile minime ale taxei bazate pe costurile externe pentru autoturisme (€/vkm):**

<b>Vehicul:</b>	<b>Motor</b>	<b>Clasa EURO</b>	<b>Suburban</b>	<b>Interurban</b>
<b>Automobil motorină</b>	<b>&lt;1,4 l</b>	<b>Euro 2</b>	<b>1,9</b>	<b>0,9</b>
		<b>Euro 3</b>	<b>1,6</b>	<b>0,9</b>
		<b>Euro 4</b>	<b>1,3</b>	<b>0,7</b>
		<b>Euro 5</b>	<b>0,9</b>	<b>0,5</b>
		<b>Euro 6</b>	<b>0,6</b>	<b>0,3</b>
		<b>1,4-2,0 l</b>	<b>Euro 0</b>	<b>3,6</b>
	<b>Euro 1</b>		<b>1,9</b>	<b>0,9</b>
	<b>Euro 2</b>		<b>1,8</b>	<b>0,8</b>
	<b>Euro 3</b>		<b>1,7</b>	<b>0,9</b>
	<b>Euro 4</b>		<b>1,4</b>	<b>0,7</b>
	<b>Euro 5</b>		<b>0,9</b>	<b>0,5</b>



		<i>Euro 6</i>	<i>0,6</i>	<i>0,3</i>
	<i>&gt; 2,0 l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>3,9</i>	<i>1,3</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1,9</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>1,8</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>1,7</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>1,4</i>	<i>0,7</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0,9</i>	<i>0,5</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,6</i>	<i>0,3</i>
<i>Automobil benzină</i>	<i>&lt;1,4 l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>3,7</i>	<i>2,4</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1,0</i>	<i>0,4</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>0,7</i>	<i>0,3</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
	<i>1,4-2,0 l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>3,9</i>	<i>3,0</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1,1</i>	<i>0,4</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>0,7</i>	<i>0,3</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
	<i>&gt;2,0 l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>4,0</i>	<i>3,0</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1,0</i>	<i>0,4</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>0,5</i>	<i>0,3</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>

## Amendamentul 125

Propunere de directivă  
Anexa I – punctul 1 – litera c  
Directiva 1999/62/CE

Anexa III a – tabelul 4 (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**Tabelul 4: Valorile minime ale taxei bazate pe costurile externe pentru vehicule utilitare ușoare (€ct/vkm):**

<b>Vehicul:</b>	<b>Clasa EURO</b>	<b>Suburban</b>	<b>Interurban</b>
<b>LCV benzină</b>	<b>Euro 1</b>	<b>2,4</b>	<b>0,7</b>
	<b>Euro 2</b>	<b>1,9</b>	<b>0,4</b>
	<b>Euro 3</b>	<b>1,8</b>	<b>0,4</b>
	<b>Euro 4</b>	<b>1,7</b>	<b>0,3</b>
	<b>Euro 5</b>	<b>1,6</b>	<b>0,3</b>
	<b>Euro 6</b>	<b>1,6</b>	<b>0,3</b>
<b>LCV motorină</b>	<b>Euro 1</b>	<b>4,0</b>	<b>1,7</b>
	<b>Euro 2</b>	<b>4,1</b>	<b>1,7</b>
	<b>Euro 3</b>	<b>3,5</b>	<b>1,3</b>
	<b>Euro 4</b>	<b>3,0</b>	<b>1,1</b>
	<b>Euro 5</b>	<b>2,2</b>	<b>0,8</b>
	<b>Euro 6</b>	<b>1,9</b>	<b>0,5</b>

#### **Amendamentul 126**

**Propunere de directivă**  
**Anexa I – punctul 1 – litera d**  
Directiva 1999/62/CE  
Anexa III b – titlu

*Textul propus de Comisie*

VALORILE **DE REFERINȚĂ** ALE TAXEI BAZATE PE COSTURILE EXTERNE

Prezenta anexă stabilește valorile **de referință** ale taxei bazate pe costurile externe, inclusiv costul poluării atmosferice și fonice.

*Amendamentul*

VALORILE **MINIME** ALE TAXEI BAZATE PE COSTURILE EXTERNE:

Prezenta anexă stabilește valorile **minime** ale taxei bazate pe costurile externe, inclusiv costul poluării atmosferice și fonice.

#### **Amendamentul 127**

**Propunere de directivă**

## **Anexa I – punctul 1 – litera d**

Directiva 1999/62/CE

Anexa III b – Tabelul 1 – titlu

*Textul propus de Comisie*

Tabelul 1: Valorile **de referință** ale taxei bazate pe costurile externe pentru vehiculele grele de marfă

*Amendamentul*

Tabelul 1: Valorile **minime** ale taxei bazate pe costurile externe pentru vehiculele grele de marfă

## **Amendamentul 128**

### **Propunere de directivă**

#### **Anexa I – punctul 1 – litera d**

Directiva 1999/62/CE

Anexa III b – Tabelul 2 – titlu

*Textul propus de Comisie*

Tabelul 2: Valorile **de referință** ale taxei bazate pe costurile externe pentru autocare

*Amendamentul*

Tabelul 2: Valorile **minime** ale taxei bazate pe costurile externe pentru autocare

## **Amendamentul 129**

### **Propunere de directivă**

#### **Anexa I – punctul 1 – litera d**

Directiva 1999/62/CE

Anexa III b – punctul 2

*Textul propus de Comisie*

Valorile indicate în tabelele 1 și 2 pot fi multiplicare cu un factor de maximum **2** în zonele montane și în jurul aglomerărilor urbane, în măsura în care acest fapt este justificat de gradul mai redus de dispersie, de panta drumurilor, de altitudine și/sau de inversiunile de temperatură.”;

*Amendamentul*

Valorile indicate în tabelele 1 și 2 pot fi multiplicare cu un factor de **referință de maximum 4** în zonele montane și în jurul aglomerărilor urbane, în măsura în care acest fapt este justificat de gradul mai redus de dispersie, de panta drumurilor, de altitudine sau de inversiunile de temperatură. **În cazul în care există dovezi științifice pentru un factor mai ridicat pentru zone montane sau în jurul aglomerărilor urbane, această valoare de referință poate fi mărită pe baza unei justificări detaliate.**

## **Amendamentul 130**

**Propunere de directivă**  
**Anexa I – punctul 1 – litera ea (nouă)**  
Directiva 1999/62/CE  
Anexa IV – punctul 4

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(ea) în anexa IV se adaugă următorul paragraf:**

***Pentru toate autovehiculele care utilizează combustibili alternativi, la greutatea maximă autorizată se adaugă maximum o tonă reprezentând greutatea suplimentară impusă de tehnologia combustibililor alternativi.***

### **Amendamentul 131**

**Propunere de directivă**  
**Anexa I – punctul 2**  
Directiva 1999/62/CE  
Anexa V – secțiunea 1 – litera c – tabelul 2 – coloana 1 – rândul 4

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

Autobuze și autocare	Autobuze și autocare
<b>2,5</b>	<b>1,5</b>