COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 27.6.2025
COM(2025) 348 final

2025/0188 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 1999/62/CE în ceea ce privește prelungirea perioadei în care vehiculele grele cu emisii zero pot beneficia de rate semnificativ reduse ale taxelor de utilizare a infrastructurii sau de taxe de utilizare ori de scutiri de la plata acestora

(Text cu relevanță pentru SEE)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Busola pentru competitivitate[1] ghidează politica economică a Comisiei în actualul mandat. Aceasta se bazează pe Declarația de la Budapesta a Consiliului European[2] și pe Declarația de la Anvers[3] a reprezentanților întreprinderilor și ai sindicatelor europene. Busola pentru competitivitate definește *o foaie de parcurs comună pentru decarbonizare și competitivitate* drept unul dintre cele trei imperative de transformare pentru stimularea competitivității.

Acest imperativ este dezvoltat în Pactul pentru o industrie curată[4]. Scopul său este de a consolida competitivitatea UE și de a depune, totodată, eforturi în direcția atingerii neutralității climatice. Pentru ca întreprinderile să atingă acest obiectiv, accentul se pune pe sprijinirea și crearea condițiilor adecvate. Pactul urmărește, de asemenea, să sporească securitatea economică și energetică a UE prin reducerea dependenței sale de combustibilii fosili importați și prin creșterea ponderii energiei produse din surse decarbonizate în cadrul UE.

Busola pentru competitivitate și Pactul pentru o industrie curată acordă o atenție deosebită sectorului autovehiculelor. Acest sector trece printr-o schimbare profundă și transformatoare, determinată de schimbări tehnologice, cum ar fi digitalizarea și decarbonizarea. În acest sens, Comisia a adoptat un plan de acțiune industrială pentru sectorul european al autovehiculelor[5].

Aceste trei strategii identifică decarbonizarea drept un motor puternic al creșterii și propun măsuri concrete pentru a oferi industriilor din UE argumente comerciale mai puternice în favoarea producției ecologice. Planul de acțiune conține stimulente specifice pentru a stimula adoptarea vehiculelor cu emisii zero, inclusiv a vehiculelor grele.

În 2022, sectorul transportului rutier greu a cauzat 27,5 % din emisiile de CO_2 generate de transportul rutier[6], în pofida faptului că reprezenta doar 2,4 % din parcul de vehicule[7]. Emisiile de CO_2 din sectorul transportului rutier greu au reprezentat peste 6,9 % din totalul emisiilor din UE și au fost cu 20 % mai mari decât în 1995.

Transportul rutier de mărfuri este un „sector greu de decarbonizat”, ceea ce înseamnă că reducerea emisiilor în acest sector atrage costuri mai mari decât în alte sectoare economice. În plus, piața serviciilor de transport rutier de mărfuri este foarte competitivă și se caracterizează prin marje de profit scăzute, care limitează investițiile în tehnologii costisitoare de reducere a emisiilor, cum ar fi vehiculele cu emisii zero.

---

1 COM(2025) 30 final.

2 https://www.consilium.europa.eu/ro/press/press-releases/2024/11/08/the-budapest-declaration/.

3 https://antwerp-declaration.eu/.

4 COM(2025) 85 final.

5 COM(2025) 95 final.

6 Emisiile de CO_2 din sectorul transportului rutier greu au crescut cu 20 % în perioada 1995-2022, iar volumul de trafic a crescut în aceeași perioadă cu 70 %. Prin urmare, a avut loc o reducere relativă a emisiilor de CO_2 datorită vehiculelor mai eficiente, însă această îmbunătățire a fost inferioară unei scăderi absolute a emisiilor de CO_2 ca urmare a creșterii nivelurilor de trafic. Pentru comparație, emisiile de CO_2 ale autoturismelor și volumul de trafic au crescut cu 9 % și, respectiv, 24 % în aceeași perioadă. https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_en.

7 https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

Inovarea din partea producătorilor de vehicule grele a contribuit în ultimii ani la introducerea unor modele cu emisii zero care acoperă toate cazurile de utilizare, inclusiv transportul pe distanțe lungi[8]. Utilizarea acestora a crescut substanțial din 2019[9]. În 2024, 3,9 % din totalul vehiculelor grele noi erau vehicule cu emisii zero[10], inclusiv 1,2 % din vehiculele grele de transport marfă noi cu o greutate mai mare de 12 tone. Cu toate acestea, ponderea vehiculelor cu emisii zero în parcul de vehicule grele de marfă rămâne extrem de scăzută[11].

Obiectivul de reducere a emisiilor de CO_2 pentru vehiculele grele până în 2025 cu 15 % față de valorile din 2019[12] poate fi atins prin îmbunătățirea eficienței vehiculelor convenționale, dar gradul de utilizare a vehiculelor cu emisii zero trebuie să crească rapid pentru a atinge obiectivele ulterioare[13]. Cu toate acestea, investiția inițială pentru achiziționarea unui vehicul cu emisii zero este de aproximativ 2,5 ori mai mare decât costul vehiculelor convenționale echivalente[14] și rămâne unul dintre principalele obstacole în calea utilizării lor pe scară mai largă.

Spre deosebire de piața autoturismelor, piața vehiculelor grele de marfă este o piață între întreprinderi. Opțiunile de investiții sunt determinate de costul unui vehicul pe întreaga sa durată de viață. Acesta este cunoscut sub denumirea de costul total al deținerii[15] (*total cost of ownership* – TCO). Piața vehiculelor grele de marfă este sensibilă la prețuri. Aceasta înseamnă că decizia de cumpărare a operatorilor atunci când investesc într-un vehicul nou este probabil să fie determinată de TCO al vehiculului. Cu alte cuvinte, operatorii vor avea

---

8 A se vedea Comunicarea Comisiei către Parlamentul European și Consiliu privind nivelul de maturitate tehnologică și a pieței vehiculelor grele de transport rutier [COM(2025) 260]. A se vedea, de asemenea, lista modelelor existente cu emisii zero din documentul disponibil în partea de jos a acestei pagini web: https://www.acea.auto/news/truck-and-bus-manufacturers-contribution-to-climate-neutral-road-transport/.

9 Comparativ cu 2019, în 2024 au fost vândute de 40 de ori mai multe vehicule grele de transport marfă cu emisii zero cu o greutate mai mare de 12 tone, de 6,5 ori mai multe vehicule grele de transport marfă cu emisii zero cu o greutate mai mică de 12 tone și mai mare de 3,5 tone și de 4 ori mai multe autobuze și autocare cu emisii zero. Cifrele privind vânzările de vehicule cu emisii zero în 2024 au fost: 3 400 de vehicule grele de transport marfă cu o greutate mai mare de 12 tone (aproximativ 1,2 % din înmatriculările noi), 4 800 cu o greutate mai mică de 12 tone și mai mare de 3,5 tone (10 %) și 6 000 de autobuze și autocare (17 %). https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/.

10 https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/.

11 Vehiculele electrice grele de transport marfă pe bază de baterii (și anume vehiculele cu o greutate mai mare de 3,5 tone) au reprezentat 0,1 % din parcul de vehicule al UE în 2023 (Danemarca a înregistrat cea mai mare proporție, cu 1 %). Autobuzele și autocarele electrice pe bază de baterii au reprezentat 2,5 % din flotă (Țările de Jos au înregistrat cea mai mare proporție, cu 17,7 %). https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

12 Obiectivele de reducere a emisiilor pentru sectorul transportului rutier greu sunt stabilite în Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO_2 pentru vehiculele grele noi. A se vedea secțiunea de mai jos privind „Coerența cu alte politici ale UE”.

13 Producătorii au indicat că se poate preconiza că aproximativ unul din trei vehicule grele noi va fi un vehicul cu emisii zero în 2030. A se vedea COM(2025) 260 și studiul de sprijin aferent: „*Market readiness analysis – Expected uptake of alternative fuel heavy-duty vehicles until 2030 and their corresponding infrastructure needs*” (Analiza gradului de pregătire pe piață – Utilizarea preconizată a vehiculelor grele de marfă alimentate cu combustibili alternativi până în 2030 și nevoile lor de infrastructură corespunzătoare) https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/8a598b35-40f3-11f0-b9f2-01aa75ed71a1/.

14 O comparație între prețurile de consum ale camioanelor propulsate de diferite tehnologii este disponibilă în apendicele C la următorul studiu: https://theicct.org/publication/total-cost-ownership-trucks-europe-nov23/.

15 TCO al unui vehicul este suma costurilor de achiziție inițiale și a costurilor operaționale ale vehiculului pe durata sa de viață utilă (combustibil, întreținere, taxe, taxe rutiere, asigurări etc.).

argumente economice pentru a investi într-un vehicul cu emisii zero odată ce costul acestuia devine mai mic decât costul unui vehicul convențional alimentat cu combustibili fosili.

Taxele rutiere diferențiate pot reduce costurile operaționale și, prin urmare, TCO pentru vehiculele cu emisii zero. Prin urmare, acestea pot contribui la consolidarea argumentelor economice pentru a investi în vehiculele respective.

Directiva (UE) 2022/362 a permis[16] taxarea rutieră[17] pe baza emisiilor de CO_2. Directiva (UE) 2022/362 a modificat Directiva 1999/62/CE[18], prevăzând, printre alte modificări, variația taxelor de utilizare a infrastructurii și a taxelor de utilizare (favorizând utilizarea unor vehicule mai puțin poluante) și/sau internalizarea costurilor externe ale emisiilor de CO_2 (penalizând vehiculele mai poluante). Ambele măsuri reduc decalajul dintre TCO al vehiculelor convenționale și TCO al vehiculelor cu emisii zero.

Variația taxelor rutiere constă în acordarea unei reduceri cuprinse între 50 % și 75 % a taxelor de utilizare a infrastructurii sau a taxelor de utilizare pentru vehiculele cu emisii zero[19]. Taxa bazată pe costurile externe adaugă costul extern pentru emisiile de CO_2 generate de trafic la taxa de utilizare a infrastructurii. Directiva prevede valori de referință pentru această taxă, pe baza unui preț al CO_2 de 100 EUR pe tonă de CO_2 emis[20].

Directiva consolidează și mai mult aceste două mecanisme, permițând statelor membre să determine cote foarte reduse sau chiar să acorde o scutire totală pentru vehiculele cu emisii zero de la taxa de utilizare a infrastructurii sau de la taxa de utilizare până la 31 decembrie 2025[21]. Aceasta permite, de asemenea, statelor membre să aplice taxe bazate pe costurile externe legate de emisiile de CO_2 generate de trafic, iar acestea să nu depășească dublul valorilor prevăzute de directivă[22].

Sprijinul monetar dintr-un stat membru care utilizează pe deplin aceste dispoziții pentru a stimula un operator să investească într-un autovehicul cu emisii zero care poate cântări până

---

16 Directiva (UE) 2022/362 a Parlamentului European și a Consiliului din 24 februarie 2022 de modificare a Directivelor 1999/62/CE, 1999/37/CE și (UE) 2019/520, în ceea ce privește taxarea vehiculelor pentru utilizarea anumitor infrastructuri (JO L 69, 4.3.2022, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj).

17 Termenul „taxare rutieră” include taxele de trecere și taxele de utilizare. Taxele de trecere sunt cunoscute și sub denumirea de taxe determinate în funcție de distanța parcursă, iar taxele de utilizare sunt cunoscute și sub denumirea de taxe determinate în funcție de perioada de utilizare sau viniete. Taxele de trecere sunt definite la articolul 2 alineatul (1) punctul 7 din Directiva 1999/62/CE ca suma a cel puțin unuia dintre următoarele trei taxe: o taxă de utilizare a infrastructurii, o taxă bazată pe costurile externe și o taxă de congestionare. Taxele de utilizare sunt definite la articolul 2 alineatul (1) punctul 16 din aceeași directivă ca fiind o anumită sumă a cărei plată conferă unui vehicul dreptul de a utiliza, pe parcursul unei perioade date, o anumită infrastructură rutieră.

18 Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1999 de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri (JO L 187, 20.7.1999, p. 42, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj).

19 Articolul 7ga alineatul (3) litera (d) din Directiva 1999/62/CE.

20 Articolul 7c alineatul (1) și anexa IIIc la Directiva 1999/62/CE. Astfel cum se explică în expunerea de motive a propunerii de Directivă (UE) 2022/362 [COM(2017) 275 final], valorile din anexele directivei se bazează pe „Handbook on the external costs of transport” (Manualul privind costurile externe ale transporturilor). Valorile din anexa IIIc se calculează pe baza cifrelor prezentate în tabelul 24 din studiul disponibil la adresa: https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1/language-en.

21 Articolul 7ga alineatul (1) al treilea paragraf din Directiva 1999/62/CE.

22 Articolul 7cb alineatul (1) din Directiva 1999/62/CE.

la 40 de tone este estimat la 45 000 EUR în primul an de funcționare[23]. Vehiculele mai mici primesc un nivel mai scăzut de sprijin. Pentru unele cazuri de utilizare, directiva contribuie la atingerea parității costurilor între vehiculele grele cu emisii zero și vehiculele convenționale[24].

Transpunerea acestor dispoziții în legislația națională trebuia finalizată până la 25 martie 2024. Opțiunea de a utiliza cote semnificativ reduse vehiculelor cu emisii zero sau de a le scuti de plata taxelor de utilizare a infrastructurii sau de utilizare urmează să se încheie la 31 decembrie 2025. Această perioadă este prea scurtă pentru a stimula suficient cererea de vehicule grele noi cu emisii zero.

Prin urmare, Comisia propune extinderea aplicabilității acestei scutiri. Pentru a sprijini producătorii europeni să își atingă obiectivul de reducere a emisiilor de CO_2 generate de vehiculele grele noi cu 43 % în perioada de raportare 2030 [astfel cum se prevede în Regulamentul (UE) 2019/1242], Comisia propune ca scutirea să fie prelungită până la sfârșitul perioadei de raportare 2030, care se încheie la 30 iunie 2031. Această modificare ar asigura un cadru legislativ coerent.

Scutirea actuală urmează să se încheie la 31 decembrie 2025, iar autoritățile naționale ar trebui să transpună în dreptul intern dispozițiile directivei propuse în prezent. Prin urmare, Comisia invită Parlamentul European și Consiliul să ia în considerare adoptarea accelerată a acestei propuneri.

- **Coerența cu dispozițiile de politică deja existente în domeniul de politică vizat**

Prezenta propunere ar prelungi o dispoziție existentă care a fost introdusă recent și, prin urmare, este în concordanță cu cadrul de politică existent privind taxarea rutieră. Atunci când a fost pusă în aplicare, această dispoziție a avut un impact pozitiv asupra creării unui argument economic pentru vehiculele cu emisii zero. Scutirea de la plata taxelor de utilizare sau de utilizare a infrastructurii completează aplicarea taxelor bazate pe costurile externe, deoarece ambele măsuri reduc decalajul dintre costurile operaționale și, prin urmare, între TCO ale vehiculelor cu emisii zero și cele ale vehiculelor convenționale. Prin urmare, ambele măsuri sunt importante pentru consolidarea argumentelor economice pentru investițiile în vehicule cu emisii zero.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Prezenta propunere extinde o măsură pe partea de consum a pieței pentru vehiculele grele noi, pentru a accelera utilizarea acestora. Prin urmare, aceasta completează standardele de performanță privind emisiile de CO2 prevăzute în **Regulamentul** [25] privind vehiculele grele, care acționează în ceea ce privește oferta de pe piață pentru vehiculele grele noi și care stabilește un obiectiv de reducere cu 43 % a emisiilor de CO2 pentru producători până în 2030 (și obiective ulterioare mai ambițioase până în 2040). Producătorii pot atinge obiectivele prin (i) îmbunătățirea eficienței vehiculelor convenționale și/sau (ii) creșterea numărului de

[23] https://www.transportenvironment.org/uploads/files/202403_TE_Eurovignette_briefing_update.pdf.

[24] https://www.iru.org/resources/iru-library/alternative-vs-traditional-truck-powertrains-eu-total-cost-ownership-2024 și https://www.youtube.com/watch?v=ktaEN7do6pA.

[25] Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO_2 pentru vehiculele grele noi și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 595/2009 și (UE) 2018/956 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Directivei 96/53/CE a Consiliului (JO L 198, 25.7.2019, p. 202, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj).

vehicule cu emisii zero pe care le introduc pe piață. Prezenta propunere îi ajută pe producători să accelereze utilizarea vehiculelor cu emisii zero.

Internalizarea costului emisiilor de CO_2 reduce decalajul dintre vehiculele mai puțin poluante și vehiculele mai poluante în ceea ce privește emisiile de TCO, prin creșterea costurilor operaționale ale vehiculelor convenționale. Directiva 1999/62/CE internalizează costul emisiilor de CO_2 prin impunerea unei taxe bazate pe costurile externe. Începând din 2027, emisiile generate de transportul rutier vor fi, de asemenea, acoperite de schema de comercializare a certificatelor de emisii din **Directiva 2003/87/CE (ETS2)**[26]. Coerența dintre aceste două măsuri va face obiectul unui raport al Comisiei care va fi prezentat până în 2027, în conformitate cu articolul 7cb alineatul (4) și cu articolul 7ga alineatul (8) din Directiva 1999/62/CE. Evaluarea va aborda, de asemenea, efectul **impozitării energiei** asupra stabilirii prețului carbonului, astfel cum este reglementat în **Directiva 2003/96/CE a Consiliului**[27].

Infrastructura de reîncărcare este o condiție favorabilă pentru introducerea mai rapidă în circulație a vehiculelor grele cu emisii zero. **Regulamentul TEN-T**[28] a revizuit recent și **Regulamentul privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi**[29] stabilesc obiective pentru instalarea stațiilor de reîncărcare și de realimentare cu hidrogen, inclusiv obiective specifice pentru transportul cu vehicule grele. În plus, planul de acțiune industrială al UE pentru sectorul autovehiculelor a prevăzut că Comisia va lucra la **coridoarele europene de transport curat** pentru a accelera implementarea nodurilor de încărcare pentru vehiculele grele. Acesta a prevăzut, de asemenea, că se vor face propuneri suplimentare în viitorul **Plan de investiții în domeniul transporturilor durabile**.

Pentru a reduce emisiile de CO_2, este esențial să se treacă de la combustibilii fosili la sursele regenerabile de energie. Energia din surse regenerabile a devenit principala sursă de producție de energie electrică în UE în 2023[30]. Cu toate acestea, extinderea infrastructurii rețelei de energie electrică este la fel de importantă pentru a sprijini această tranziție. Conexiunile la rețea sunt esențiale pentru instalarea infrastructurii de reîncărcare pentru transportul cu vehicule grele. Mai multe acțiuni sunt deja planificate în cadrul **Planului de acțiune al UE pentru rețele** [31], iar acestea vor fi completate, de asemenea, de **pachetul privind rețelele** și de **Planul de acțiune privind electrificarea**. Comisia va adopta **orientări** și **recomandări** adresate statelor membre cu privire la reducerea timpului de așteptare pentru conexiunile

---

[26] Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unei scheme de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (JO L 275, 25.10.2003, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87).

[27] Directiva 2003/96/CE a Consiliului din 27 octombrie 2003 privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității (JO L 283, 31.10.2003, p. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96).

[28] Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentelor (UE) 2021/1153 și (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013 (JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

[29] Regulamentul (UE) 2023/1804 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE (JO L 234, 22.9.2023, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj).

[30] În 2023, 44,7 % din cantitatea de energie electrică produsă provenea din surse regenerabile de energie, iar 32,5 % din combustibilii fosili https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240627-1.

[31] Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: Rețele, veriga lipsă: un plan de acțiune al UE pentru rețele, COM(2023) 757 final. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=COM%3A2023%3A757%3AFIN&qid=1701167355682.

punctelor de reîncărcare la rețele și tratamentul prioritar al acestora și va recomanda statelor membre să considere că stațiile de încărcare și conectarea lor la rețea sunt de interes public major în contextul procedurilor de autorizare.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

• Temei juridic

Temeiul juridic al Directivei 1999/62/CE îl constituie articolele 91 și 113 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE). Prezenta propunere se referă la impunerea de taxe rutiere pentru vehicule, domeniu în care se aplică articolul 91 alineatul (1) din TFUE. Temeiul juridic al prezentei propuneri este articolul 91 alineatul (1) din TFUE.

• Subsidiaritatea (în cazul competențelor neexclusive)

UE împarte cu statele membre competența de reglementare în domeniul transporturilor, în temeiul articolului 4 alineatul (2) litera (g) din TFUE, dar numai UE poate adapta normele UE existente. Directiva 1999/62/CE definește cazurile în care pot fi acordate reduceri sau scutiri de la plata taxelor de trecere și de utilizare. Autoritățile naționale au libertatea de a decide cum să utilizeze aceste posibilități. Cotele reduse semnificativ sau scutirea de la plata taxelor de utilizare sau de utilizare a infrastructurii pentru vehiculele cu emisii zero poate fi prelungită numai după sfârșitul anului 2025, prin modificarea directivei. Decizia de a utiliza sau nu această posibilitate revine autorităților naționale.

• Proporționalitatea

Măsurile propuse nu depășesc ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivelor UE de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră, asigurând, în același timp, echitatea și integritatea de mediu.

• Alegerea instrumentului

Actul juridic al Uniunii care trebuie modificat este o directivă, astfel încât actul de modificare ar trebui să fie tot o directivă.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR *EX POST*, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

• Evaluările *ex post*/verificarea adecvării legislației existente

Întrucât perioada de timp care a trecut de la punerea în aplicare a noilor norme (și anume 25 martie 2024) este scurtă, nu există suficiente informații pentru o evaluare *ex post* completă a Directivei (UE) 2022/362. În plus, prezenta propunere nu ar face decât să extindă o dispoziție care există deja.

• Consultările cu părțile interesate

În cursul pregătirii prezentei propuneri, Comisia a organizat consultări specifice cu anumite părți interesate, inclusiv cu asociațiile operatorilor de transport și ale producătorilor de vehicule, cu societatea civilă și cu autoritățile naționale.

• Obținerea și utilizarea cunoștințelor de specialitate

Comisia s-a bazat pe informațiile disponibile public pentru a evalua atât nivelul actual de utilizare a vehiculelor cu emisii zero, cât și eficacitatea scutirii de la plata taxelor de utilizare sau de utilizare a infrastructurii. Toate sursele utilizate de Comisie sunt disponibile în notele de subsol ale textului din secțiunea 1 de mai sus.

- **Evaluarea impactului**

Comisia a efectuat o evaluare a impactului care însoțește propunerea și care a condus la adoptarea Directivei (UE) 2022/362[32]. Propunerea actuală modifică doar data de expirare a unei dispoziții opționale. Prin urmare, nu este necesară o nouă evaluare a impactului.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

Această propunere nu ar face decât să modifice o dată și, prin urmare, nu are nicio consecință asupra simplificării dreptului Uniunii.

- **Drepturile fundamentale**

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

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Extinderea scutirii de la plata taxelor de utilizare sau de utilizare a infrastructurii nu are implicații asupra bugetului UE.

Dispozițiile directivei ar avea implicații diferite pentru bugetele naționale, în funcție de strategiile individuale de punere în aplicare ale statelor membre. Reducerea taxelor rutiere sau scutirea vehiculelor mai puțin poluante de la plata taxelor rutiere poate avea un impact negativ asupra veniturilor și, prin urmare, asupra bugetelor naționale, cu excepția cazului în care cota medie pentru alte vehicule este majorată[33]. În schimb, taxele bazate pe costurile externe generează venituri și au un impact pozitiv asupra bugetelor naționale. Directiva oferă trei opțiuni statelor membre, care pot pune în aplicare:

reduceri sau scutiri de taxe rutiere pentru a stimula investițiile în vehicule mai puțin poluante;
taxele bazate pe costurile externe pentru a include aceste costuri externe în deciziile de investiții ale sectorului privat;

ambele instrumente simultan pentru a maximiza reducerea decalajului de TCO dintre vehiculele convenționale și vehiculele cu emisii zero.

Pe termen scurt și mediu (și anume domeniul de aplicare temporal al prezentei propuneri), efectul potențial negativ al reducerii taxelor rutiere asupra bugetelor naționale ar trebui să fie mai mic decât efectul pozitiv al taxelor bazate pe costurile externe. Motivul este că, în prezent, vehiculele cu emisii zero reprezintă în continuare o parte foarte mică a parcului de vehicule[34] și se preconizează că, până în 2030, acestea vor reprezenta între 5 % și 9 % din

---

[32] Evaluarea impactului care însoțește propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri și propunerea de directivă a Consiliului de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri, în ceea ce privește anumite dispoziții referitoare la taxarea vehiculelor [SWD(2017) 180], disponibilă la adresa https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=SWD:2017:180:FIN.

[33] Articolul 7ga alineatul (4) prevede că variațiile taxelor rutiere care se bazează pe articolul respectiv nu trebuie să fie concepute să genereze venituri suplimentare. Aceasta înseamnă că statele membre au posibilitatea de a recupera veniturile pierdute din cauza reducerilor sau a scutirilor acordate vehiculelor mai puțin poluante prin taxe mai mari aplicate altor vehicule.

[34] A se vedea nota de subsol 11.

parcul de vehicule grele[35]. În consecință, dacă ambele instrumente sunt aplicate simultan, se poate preconiza că veniturile din taxele bazate pe costurile externe vor fi mai mari decât veniturile neîncasate din reducerile sau scutirile de taxe rutiere. Utilizarea veniturilor generate de taxele rutiere (taxe de utilizare a infrastructurii sau taxe de utilizare) și de taxele bazate pe costurile externe este reglementată în temeiul articolului 9 alineatul (2) din Directiva 1999/62/CE.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planurile de punere în aplicare și măsurile de monitorizare, evaluare și raportare**

Articolul 11 din Directiva 1999/62/CE stabilește o obligație de publicare a unui raport o dată la cinci ani. Cel mai recent termen a fost 25 martie 2025, iar următorul termen va fi 25 martie 2030. Articolul 11 alineatul (2) litera (c) prevede publicarea raportului cu privire la „*variația taxelor de utilizare a infrastructurii sau a taxelor de utilizare în funcție de performanța de mediu a vehiculelor, în temeiul articolului 7g, 7ga sau 7gb*;”. Următorul termen limită este înainte de data propusă de încheiere a scutirii și, prin urmare, va fi adecvat pentru evaluarea punerii sale în aplicare. Prin urmare, nu este prevăzută nicio obligație suplimentară de raportare.

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

Această propunere ar prelungi o dispoziție opțională existentă, astfel încât nu este necesar niciun document explicativ. Cu toate acestea, statele membre care utilizează această opțiune ar trebui totuși să informeze Comisia.

- **Explicarea detaliată a dispozițiilor specifice ale propunerii**

Articolul 1 modifică articolul 7ga alineatul (1) al cincilea paragraf din Directiva 1999/62/CE prin prelungirea scutirii prevăzute în dispoziția respectivă până la 30 iunie 2031.

Articolul 2 impune statelor membre să informeze imediat Comisia cu privire la măsurile luate în temeiul prezentei directive.

Articolul 3 stabilește data intrării în vigoare a directivei.

Articolul 4 prevede că directiva se adresează statelor membre.

[35] COM(2025) 260.

2025/0188 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 1999/62/CE în ceea ce privește prelungirea perioadei în care vehiculele grele cu emisii zero pot beneficia de rate semnificativ reduse ale taxelor de utilizare a infrastructurii sau de taxe de utilizare ori de scutiri de la plata acestora

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European[36],

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor[37],

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

(1) Numărul înmatriculărilor de vehicule grele noi cu emisii zero a crescut recent în Uniune, dar rămâne prea scăzut pentru a atinge obiectivele de reducere a emisiilor de CO_2 din sectorul transporturilor, stabilite în Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă[38]. Unul dintre principalele obstacole în calea utilizării pe scară mai largă a vehiculelor grele cu emisii zero este costul inițial ridicat al achiziționării unui astfel de vehicul. Asigurarea unui argument comercial mai puternic pentru a investi în vehicule cu emisii zero înseamnă să ne îndreptăm către paritatea costurilor cu vehiculele convenționale. Costul total al deținerii constă în investiția inițială realizată pentru achiziționarea vehiculului și în costurile operaționale suportate pe durata de viață a vehiculului. Diferența dintre costul total al deținerii al vehiculelor convenționale și cel al vehiculelor cu emisii zero poate fi redusă prin scăderea costurilor operaționale ale vehiculelor cu emisii zero. Costurile respective includ taxele rutiere.

(2) Directiva (UE) 2022/362 a Parlamentului European și a Consiliului[39] a modificat Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului printre alte

[36] JO C , , p. .
[37] JO C , , p. .
[38] COM(2020) 789.
[39] Directiva (UE) 2022/362 a Parlamentului European și a Consiliului din 24 februarie 2022 de modificare a Directivelor 1999/62/CE, 1999/37/CE și (UE) 2019/520, în ceea ce privește taxarea vehiculelor pentru utilizarea anumitor infrastructuri (JO L 69, 4.3.2022, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj).

modificări, făcând posibilă stabilirea taxelor rutiere în funcție de emisiile de[40] CO_2 ale vehiculelor. Aceasta a introdus posibilitatea de a varia taxele de utilizare și de utilizare a infrastructurii și/sau de a internaliza costurile externe ale emisiilor de CO_2. Ambele măsuri afectează costurile operaționale ale vehiculelor. Variația taxelor reduce costurile operaționale ale vehiculelor mai puțin poluante, în timp ce taxele bazate pe costurile externe cresc costurile operaționale ale vehiculelor mai poluante. Ambele măsuri reduc decalajul dintre vehiculele cu emisii zero și cele convenționale în ceea ce privește costul total al deținerii. Ambele măsuri sunt importante pentru consolidarea argumentelor economice pentru investițiile în vehicule cu emisii zero.

(3) Articolul 7ga alineatul (1) al cincilea paragraf din Directiva 1999/62/CE oferă în prezent statelor membre posibilitatea de a utiliza cote reduse ale taxelor de utilizare a infrastructurii sau taxe de utilizare fără a stabili niciun plafon pentru astfel de reduceri sau de a aplica scutiri totale de la astfel de taxe numai până la 31 decembrie 2025. Statele membre au avut obligația de a transpune dispoziția respectivă, introdusă prin Directiva (UE) 2022/362, în dreptul intern până la 25 martie 2024. Termenul limită menționat de transpunere implică o perioadă de punere în aplicare foarte scurtă, de mai puțin de doi ani. Perioada respectivă este prea scurtă pentru a stimula în mod semnificativ cererea de vehicule grele noi cu emisii zero. Prin urmare, termenul limită menționat ar trebui amânat pentru a crea condițiile adecvate pentru utilizarea pe scară mai largă a vehiculelor cu emisii zero.

(4) Variația taxelor rutiere afectează deciziile de investiții ale operatorilor de transport care achiziționează un vehicul nou. Prin urmare, aceasta are un efect asupra cererii de pe piața vehiculelor grele noi. Producătorii de vehicule grele constituie partea de ofertă de pe piața menționată. În cazul vehiculelor grele noi, obiectivul este de a reduce emisiile de CO_2 cu 43 % până în 2030, astfel cum se prevede în Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului[41]. Deși vehiculele convenționale eficiente contribuie, de asemenea, la atingerea acestui obiectiv, pentru ca acesta să fie atins în mod efectiv, este necesară utilizarea pe scară mai largă a vehiculelor cu emisii zero. Primul an în care producătorii trebuie să atingă acest obiectiv este perioada de raportare 2030, cu termen de 30 iunie 2031.

(5) Pentru a asigura un cadru juridic clar și coerent și pentru a sprijini întreprinderile din Uniune din sectorul autovehiculelor să își atingă obiectivele de reducere a emisiilor de CO_2, calendarul măsurilor privind cererea și oferta de pe piața vehiculelor grele ar trebui aliniat. Prin urmare, termenul limită până la care este posibil ca statele membre să aplice rate reduse în mod semnificativ ale taxelor de utilizare a infrastructurii sau ale taxelor de utilizare sau să scutească vehiculele cu emisii zero de astfel de taxe ar trebui amânat până la 30 iunie 2031.

(6) Caracterul opțional al dispoziției modificate înseamnă că statele membre nu sunt obligate să transpună această directivă. Cu toate acestea, statele membre ar trebui să informeze imediat Comisia în cazul în care utilizează opțiunea de a acorda vehiculelor

---

[40] Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1999 de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri (JO L 187, 20.7.1999, p. 42, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj).

[41] Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO_2 pentru vehiculele grele noi și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 595/2009 și (UE) 2018/956 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Directivei 96/53/CE a Consiliului (JO L 198, 25.7.2019, p. 202, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj).

cu emisii zero rate reduse semnificativ ale infrastructurii și taxe de utilizare sau scutiri de la plata acestora după 31 decembrie 2025,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

La articolul 7ga alineatul (1) al cincilea paragraf din Directiva 1999/62/CE, data de „31 decembrie 2025” se înlocuiește cu „30 iunie 2031”, iar data de „1 ianuarie 2026” se înlocuiește cu „1 iulie 2031”.

Articolul 2

Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la măsurile luate în aplicarea prezentei directive.

Articolul 3

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

Articolul 4

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European,	*Pentru Consiliu,*
Președinta	*Președintele*