



COMUNA GROȘI
CONTABILITATE, VENITURI

Str. Mihai Viteazu, nr. 50
437165, Groși, Maramureș
Telefon: +40 262 258 685

Fax: +40 262 258 804
Email: impozite@primariagrosi.ro
Web: www.primariagrosi.ro

Raport de specialitate
la Proiectul de hotărâre privind aprobarea impozitelor la vehiculele grele pentru utilizarea unor infrastructuri, aplicabile în anul fiscal 2022, cu respectarea prevederilor Legii nr. 227/2015 privind Codul Fiscal

Stimați consilieri,

Impozitele și taxele constituie o sursă de finanțare a bugetului fiecărei unități administrative teritoriale.

Pentru anul 2022, impozitele și taxele locale au fost reglementate de Legea nr. 227/2015, privind Codul fiscal, cu modificările existente în vigoare la această dată.

În conformitate cu prevederile art. 491, alin. 1 din actul normativ amintit, referitor la Indexarea impozitelor și taxelor locale, ” în cazul oricărui impozit sau oricărei taxe locale, care constă într-o anumită sumă în lei sau care este stabilită pe baza unei anumite sume în lei, sumele respective se indexează anual, până la data de 30 aprilie. Însă conform art. 491, alin. (11) s-a stabilit că: „Prin excepție de la prevederile alin. (1), sumele prevăzute în tabelul prevăzut la art. 470 alin. (5) și (6) se indexează anual în funcție de rata de schimb a monedei euro în vigoare în prima zi lucrătoare a lunii octombrie a fiecărui an și publicată în Jurnalul Uniunii Europene și de nivelurile minime prevăzute în Directiva 1999/62/CE de aplicare la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri. Cursul de schimb a monedei euro și nivelurile minime, exprimate în euro, prevăzute în Directiva 1999/62/CE de aplicare la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri se comunică pe site-urile oficiale ale Ministerului Finanțelor Publice și Ministerului Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației.”

Față de cele prezentate mai sus și în conformitate cu prevederile art. 129 alin. (1), alin (2) lit. b, alin 14 și art. 139 alin. (3) lit. g) din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ supunem, spre dezbateră și aprobare, Consiliului Local al Comunei Groși, ***Proiectul de hotărâre privind aprobarea impozitelor la vehiculele grele pentru utilizarea unor infrastructuri, aplicabile în anul fiscal 2022, cu respectarea prevederilor Legii nr. 227/2015 privind Codul Fiscal***, în forma prezentată în Anexa nr. 1.

Inspector
Titiana Maria FLUCZAR

Acest document are doar scop informativ și nu produce efecte juridice. Instituțiile Uniunii nu își asumă răspunderea pentru conținutul său. Versiunile autentice ale actelor relevante, inclusiv preambulul acestora, sunt cele publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și disponibile pe site-ul EUR-Lex. Aceste texte oficiale pot fi consultate accesând linkurile integrate în prezentul document.

► **B** **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)

Astfel cum a fost modificată prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
► <u>M1</u>	Directiva 2006/38/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 mai 2006	L 157	8	9.6.2006
► <u>M2</u>	Directiva 2006/103/CE a Consiliului din 20 noiembrie 2006	L 363	344	20.12.2006
► <u>M3</u>	Directiva 2011/76/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 septembrie 2011	L 269	1	14.10.2011
► <u>M4</u>	Directiva 2013/22/UE a Consiliului din 13 mai 2013	L 158	356	10.6.2013
► <u>M5</u>	Actualizarea anexei II și a tabelelor 1 și 2 din anexa IIIb în ceea ce privește valorile în euro aplicabile în conformitate cu articolul 10a din Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului, astfel cum a fost modificată 2014/C 46/05	C 46	3	18.2.2014
► <u>M6</u>	Actualizarea anexei II și a tabelelor 1 și 2 din anexa IIIb în ceea ce privește valorile în euro aplicabile în conformitate cu articolul 10a din Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2011/76/UE a Parlamentului European și a Consiliului 2016/C 101/01	C 101	1	17.3.2016

Astfel cum a fost modificată prin:

► <u>A1</u>	Actul privind condițiile de aderare a Republicii Cehe, a Republicii Estonia, a Republicii Cipru, a Republicii Letonia, a Republicii Lituania, a Republicii Ungare, a Republicii Malta, a Republicii Polone, a Republicii Slovenia și a Republicii Slovace și adaptările tratatelor care stau la baza Uniunii Europene	L 236	33	23.9.2003
--------------------	---	-------	----	-----------

rectificată prin:

► <u>C1</u>	Rectificare, JO C 194, 1.6.2016, p. 15 (2016/C 101/01)
--------------------	--

▼B**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****CAPITOLUL I****Dispoziții generale***Articolul 1*

Prezenta directivă se aplică taxelor pe vehicul, taxelor de trecere și de utilizare impuse vehiculelor, conform celor stabilite la articolul 2.

Prezenta directivă nu aduce atingere vehiculelor care desfășoară activități de transport exclusiv în teritoriile ne-europene ale țărilor membre.

De asemenea, aceasta nu aduce atingere vehiculelor înmatriculate în Insulele Canare, Ceuta și Melilla, Azore sau Madeira și care desfășoară activități de transport exclusiv în aceste teritorii sau între aceste teritorii și continent, respectiv Spania și Portugalia continentală.

Articolul 2

În înțelesul prezentei directive:

▼M1

- (a) „rețea rutieră transeuropeană” înseamnă rețeaua rutieră definită la punctul 2 al anexei I la Decizia nr. 1692/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 1996 privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport ⁽¹⁾ astfel cum este ilustrată în hărți. Hărțile se referă la sectoarele corespunzătoare menționate în partea operativă a și/sau în anexa II la decizia respectivă;
- (aa) „costuri de construcție” înseamnă costurile legate de construcție, inclusiv, dacă este cazul, costurile financiare ale:
 - infrastructurii noi sau ale îmbunătățirii infrastructurii noi (inclusiv reparații structurale semnificative) sau
 - infrastructurii sau ale îmbunătățirii infrastructurii (inclusiv reparații structurale semnificative) finalizate cu cel mult de 30 de ani înainte de 10 iunie 2008, la care modalitățile de taxare sunt deja în aplicare la data de 10 iunie 2008 sau finalizate cu cel mult de 30 de ani înainte de stabilirea noilor modalități de taxare introduse după 10 iunie 2008; de asemenea, pot fi considerate drept costuri de construcție costurile privind infrastructura sau îmbunătățirile aduse infrastructurii, finalizate înainte de aceste limite de timp, în cazul în care:
 - (i) un stat membru a stabilit un sistem de taxare care prevede recuperarea acestor costuri prin intermediul unui contract cu un operator al sistemului de taxare, sau alte acte legale având efect echivalent, care intră în vigoare înainte de 10 iunie 2008 sau

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

▼ M1

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

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

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

- (ab) „costuri financiare” înseamnă dobânda la împrumuturi și/sau restituiri de dividende pentru acționari;
- (ac) „reparații structurale semnificative” înseamnă reparațiile structurale excluzând acele reparații care nu mai au nici un beneficiu prezent pentru utilizatorii drumului, de exemplu în cazul în care lucrarea de reparații a fost înlocuită prin reînnoirea îmbrăcăminte rutiere sau alte lucrări de construcție;

▼ M3

- (ad) „autostradă” înseamnă o șosea proiectată și construită special pentru traficul autovehiculelor, care nu deservește proprietățile de pe margine și care:
 - (i) este prevăzută, cu excepția punctelor speciale sau temporare, cu părți carosabile separate pentru două direcții de trafic, separate între ele printr-o bandă despărțitoare care nu este destinată traficului sau, în mod excepțional, prin alte mijloace;
 - (ii) nu intersectează la același nivel o șosea, o cale ferată sau o linie de tramvai, o pistă pentru biciclete sau o cale pietonală; și
 - (iii) este desemnată în mod specific drept autostradă;
- (b) „taxă de trecere” înseamnă o anumită sumă plătită pentru un vehicul în funcție de distanța parcursă pe o anumită infrastructură și de tipul vehiculului, cuprinzând o taxă de utilizare a infrastructurii și/sau o taxă bazată pe costurile externe;
- (ba) „taxă de utilizare a infrastructurii” înseamnă o taxă percepută în vederea recuperării costurilor de construcție, întreținere, exploatare și dezvoltare a infrastructurii, suportate într-un stat membru;

▼ M3

- (bb) „taxă bazată pe costurile externe” înseamnă o taxă percepută în vederea recuperării costurilor suportate într-un stat membru în legătură cu poluarea atmosferică și/sau fonică generată de trafic;
- (bc) „costul poluării atmosferice generate de trafic” înseamnă costul daunelor provocate de eliberarea în atmosferă a unor particule în suspensie și de precursori de ozon, precum oxidul de azot și componentele organice volatile în timpul funcționării unui vehicul;
- (bd) „costul poluării fonice generate de trafic” înseamnă costul daunelor provocate de zgomotul emis de vehicule sau creat de interacțiunea acestora cu suprafața drumului;
- (be) „taxa medie ponderată de utilizare a infrastructurii” înseamnă venitul total provenit dintr-o taxă de utilizare a infrastructurii care este colectată pe o perioadă determinată, împărțit la numărul de kilometri pe vehicul parcurși în sectoarele rutiere în care se percepe taxa în perioada respectivă;
- (bf) „taxa medie ponderată bazată pe costurile externe” înseamnă venitul total provenit dintr-o taxă bazată pe costurile externe colectată pe o perioadă determinată, împărțit la numărul de kilometri pe vehicul parcurși în sectoarele rutiere în care se percepe taxa în perioada respectivă;

▼ M1

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

▼ M3

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

▼ M1

- (e) vehicul din categoria „EURO 0”, „EURO I”, „EURO II”, „EURO III”, „EURO IV”, „EURO V”, „EEV” înseamnă un vehicul care respectă limitele emisiilor poluante prevăzute în anexa 0;
- (f) „tip de vehicul” înseamnă o categorie în care se încadrează un vehicul în conformitate cu numărul său de osii, dimensiunile sau greutatea sa sau alți factori de clasificare a vehiculelor care reflectă degradarea produsă drumului, de exemplu sistemul de clasificare a degradărilor rutiere prevăzut în anexa IV, cu condiția ca sistemul de clasificare folosit să aibă la bază caracteristicile vehiculului care fie apar în documentația vehiculului folosită în toate statele membre, fie sunt vizibile;

▼ M1

- (g) „contract de concesiune” înseamnă o „concesiune de achiziții publice de lucrări” sau o „concesiune de servicii” astfel cum se definește în articolul 1 din Directiva 2004/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 privind coordonarea procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții publice de lucrări, de bunuri și de servicii ⁽¹⁾;
- (h) „taxa de concesiune” înseamnă o taxă percepută de un concesionar în cadrul unui contract de concesiune.

▼ B

CAPITOLUL II
Taxarea vehiculului

Articolul 3

- (1) Taxele pe vehicul menționate în articol sunt următoarele.

— *Belgia:*

taxe de circulation sur les véhicules automobiles/verkeersbelasting op de autovoertuigen;

▼ M2

— *Bulgaria:*

данък върху превозните средства;

▼ A1

— *Republica Cehă:*

silniční daň;

▼ B

— *Danemarca:*

vaegtafgift of motorkeretrajer m.v.;

— *Germania:*

Kraftfahrzeugsteuer;

▼ A1

— *Estonia:*

raskeveokimaks;

▼ B

— *Grecia:*

Τέλη κυκλοφορίας;

⁽¹⁾ JO L 134, 30.4.2004, p. 114. Directivă astfel cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 2083/2005 al Comisiei (JO L 333, 20.12.2005, p. 28).

▼B

— *Spania:*

- (a) impuesto sobre vehiculos de traccion mecanica;
- (b) impuesto sobre actividades economicas (doar în ceea ce privește valoarea taxelor percepute pentru autovehicule);

— *Franța:*

- (a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers;
- (b) taxe différentielle sur les véhicules a moteur;

▼M4

— *Croația:*

godišnja naknada za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila;

▼B

— *Irlanda:*

vehicle excise duty;

— *Italia:*

- (a) tassa automobilistica;
- (b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica;

▼A1

— *Cipru:*

Τέλη Κυκλοφορίας Οχημάτων;

— *Letonia:*

transportlīdzekļa ikgadējā nodeva;

— *Lituania:*

- (a) Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojo mokestis;
- (b) Mokestis už Lietuvoje įregistruotas krovinines transporto priemones;

▼B

— *Luxemburg:*

taxe sur les véhicules automoteurs;

▼A1

— *Ungaria:*

gépjárműadó;

▼ A1

— *Malta*:

liċenzja tat-triq /road licence fee;

▼ B

— *Țările de Jos*:

motorrijtuigenbelasting;

— *Austria*:

Kraftfahrzeugsteuer;

▼ A1

— *Polonia*:

podatek od środków transportowych;

▼ B

— *Portugalia*:

(a) imposto de camionagem;

(b) imposto de circulação;

▼ M2

— *România*:

Taxa asupra mijloacelor de transport;

▼ A1

— *Slovenia*:

letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila;

— *Slovacia*:

cestná daň;

▼ B

— *Finlanda*:

varsinainen ajoneuvoveroegentlig fordonsskatt;

— *Suedia*:

fordonsskatt;

— *Regatul Unit*:

(a) vehicle excise duty;

(b) motor vehicles license.

▼B

- (2) Statele membre care înlocuiesc orice taxă enumerată la alineatul (1) cu o altă taxă de același tip trebuie să notifice Comisia, care face modificările necesare.

Articolul 4

Procedurile pentru perceperea și colectarea taxelor menționate la articolul 3 se stabilesc de către fiecare stat membru.

Articolul 5

În privința vehiculelor înmatriculate în statele membre, taxele menționate la articolul 3 se percep numai de către statul membru unde s-a făcut înmatricularea.

Articolul 6

- (1) Indiferent de structura taxelor menționate la articolul 3, statele membre stabilesc tarifele, astfel încât să garanteze că valoarea taxei pentru fiecare categorie sau sub-categorie de vehicul menționată în anexa I nu este mai mică decât minimum stabilit în acea anexă.

Până la doi ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive, Grecia, Italia, Portugalia și Spania sunt autorizate să aplice tarife mai reduse, dar nu mai mici de 65 % din valoarea minimă stabilită în anexa I.

- (2) Statele membre pot aplica tarife reduse sau scutiri pentru:
- (a) vehiculele utilizate în scopuri de apărare națională sau civilă, de către serviciile de pompieri sau alte servicii de urgență și de către poliție, precum și vehiculele utilizate pentru întreținerea drumurilor;
 - (b) vehiculele care circulă doar ocazional pe drumurile publice ale statului membru unde s-a făcut înmatricularea și care sunt utilizate de către persoane fizice sau juridice a căror ocupație principală nu este transportul de mărfuri, cu condiția ca activitățile de transport desfășurate de aceste vehicule să nu provoace denaturări ale regulilor concurenței și sub rezerva acordului Comisiei.
- (3) (a) Consiliul, hotărând în unanimitate la propunerea Comisiei, poate autoriza un stat membru să mențină scutiri și reduceri suplimentare de taxe la vehicule, din motive de politici specifice de natură socio-economică sau legate de infrastructura acelui stat. Aceste scutiri și reduceri se pot aplica numai vehiculelor înmatriculate în acel stat membru, care desfășoară activități de transport exclusiv pe o porțiune bine definită din teritoriul său;
- (b) orice stat membru, care dorește să mențină o astfel de scutire sau reducere, informează Comisia cu privire la aceasta și îi înaintază, de asemenea, toate informațiile necesare. În termen de o lună, Comisia informează celelalte state membre cu privire la propunerea de scutire sau de reducere.

▼B

Se consideră că menținerea scutirii sau reducerii propuse a fost autorizată de către Consiliu dacă, în decurs de două luni de la data informării statelor membre în conformitate cu primul paragraf, nici Comisia, nici vreun stat membru nu solicită examinarea problemei de către Consiliu.

(4) Fără a aduce atingere celui de al doilea paragraf din alineatul (1) și alineatelor (2) și (3) din prezentul articol sau articolului 6 din Directiva 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea unor norme comune pentru anumite tipuri de transport combinat de mărfuri între statele membre⁽¹⁾, statele membre nu pot acorda nici un fel de scutire sau reducere de taxe menționate la articolul 3, care ar face ca taxele impuse să fie mai mici decât minimum menționat în alineatul (1) din prezentul articol.

CAPITOLUL III**Taxe de trecere și taxe de utilizare****▼M3***Articolul 7*

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

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

(3) Taxele de trecere și taxele de utilizare se aplică fără discriminare, directă sau indirectă, pe motiv de naționalitate a transportatorului, stat membru sau țara terță de stabilire a transportatorului sau de înmatriculare a vehiculului ori de origine sau destinație a operațiunii de transport.

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

⁽¹⁾ JO L 368, 17.12.1992, p. 38.

⁽²⁾ JO L 370, 31.12.1985, p. 8.

▼M3

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

- (a) ar crea efecte negative grave asupra fluidității traficului, asupra mediului, nivelurilor de zgomot, congestionării sau sănătății sau siguranței rutiere, din cauza devierii traficului;
- (b) ar antrena costuri administrative care depășesc 30 % din veniturile suplimentare pe care le-ar genera această extindere.

Statele membre care decid să aplice taxe de trecere și/sau taxe de utilizare doar pentru vehiculele care au masa totală maximă autorizată de 12 tone informează Comisia în legătură cu decizia lor și cu motivele care au stat la baza acesteia.

Articolul 7a

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

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

(2) Statele membre stabilesc taxele de utilizare, inclusiv costurile administrative, pentru toate categoriile de vehicule, la o valoare care să nu depășească tarifele maxime stabilite în anexa II.

Articolul 7b

(1) Taxa de utilizare a infrastructurii are la bază principiul recuperării costurilor infrastructurii. Taxa medie ponderată de utilizare a infrastructurii se raportează la costurile de construcție și costurile de exploatare, întreținere și dezvoltare a rețelei rutiere respective. De asemenea, taxa medie ponderată de utilizare a infrastructurii poate include o rentabilitate a capitalului și/sau o marjă de profit bazată pe condițiile pieței.

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

Articolul 7c

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

▼ **M3**

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

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

(3) Taxa bazată pe costuri externe referitoare la poluarea atmosferică generată de trafic nu se aplică vehiculelor care respectă cele mai stricte standarde de emisii EURO pe o perioadă de patru ani de la datele de aplicare prevăzute în normele prin care s-au introdus respectivele standarde.

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

Articolul 7d

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

Articolul 7e

(1) Statele membre calculează nivelul maxim al taxei de utilizare a infrastructurii folosind o metodologie bazată pe principiile de calcul de bază stabilite în anexa III.

(2) Pentru taxele de concesiune, nivelul maxim al taxei de utilizare a infrastructurii este echivalent cu valoarea care ar fi rezultat prin folosirea unei metodologii bazate pe principiile de calcul de bază stabilite în anexa III sau inferior acestei valori. Evaluarea unei asemenea echivalențe este calculată în raport cu o perioadă de referință suficient de lungă, adecvată naturii contractului de concesiune.

(3) Modalitățile de taxare aplicate deja la 10 iunie 2008 sau pentru care s-au primit propuneri sau răspunsuri la invitațiile de a negocia în cadrul procedurii negociate, ca urmare a unui proces de achiziții publice înainte de 10 iunie 2008, nu sunt supuse obligațiilor prevăzute la alineatele (1) și (2), atât timp cât respectivele modalități rămân în vigoare și cu condiția să nu fie modificate substanțial.

Articolul 7f

(1) În cazuri excepționale privind infrastructura din regiunile montane și după informarea prealabilă a Comisiei, taxa de utilizare a infrastructurii poate fi majorată pentru anumite sectoare afectate de congestiune intensă sau a căror utilizare de către vehicule provoacă daune importante mediului, sub rezerva ca:

▼M3

- (a) venitul generat din majorare să fie investit în finanțarea de proiecte prioritare de interes european identificate în anexa III la Decizia nr. 661/2010/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport⁽¹⁾, care contribuie în mod direct la atenuarea congestiei sau la reducerea efectelor negative asupra mediului și care se referă la același coridor ca sectorul de rutier pentru care se aplică majorarea;
- (b) majorarea să nu depășească 15 % din taxa medie ponderată de utilizare a infrastructurii calculată în conformitate cu articolul 7b alineatul (1) și articolul 7e, cu excepția cazului în care venitul generat este investit în sectoarele transfrontaliere ale proiectelor prioritare de interes european care vizează infrastructura din regiuni montane, caz în care majorarea nu poate depăși 25 %;
- (c) aplicarea majorării să nu conducă la un tratament inechitabil privind traficul comercial, în raport cu alți utilizatori ai drumurilor;
- (d) o descriere a locului exact unde este percepută majorarea și o dovadă a deciziei de finanțare a realizării proiectelor prioritare menționate la litera (a) să fie transmise Comisiei anterior aplicării majorării; și
- (e) perioada pentru care urmează să se aplice majorarea să fie definită și delimitată înainte de aplicare și să fie conformă, în privința venitului planificat care urmează să fie generat, cu planurile financiare și analiza costuri/beneficii ale proiectelor cofinanțate cu veniturile provenite din majorare.

Primul paragraf se aplică noilor proiecte transfrontaliere care fac obiectul unui acord între toate statele membre implicate în proiectul respectiv.

(2) O taxă de utilizare a infrastructurii care face obiectul unei variații în conformitate cu articolul 7g poate fi majorată.

(3) După primirea informațiilor solicitate de la un stat membru care intenționează să aplice o majorare, Comisia transmite aceste informații tuturor membrilor comitetului prevăzut la articolul 9c. În cazul în care Comisia consideră că majorarea planificată nu satisface condițiile menționate la alineatul (1) sau că majorarea planificată va avea efecte negative semnificative asupra dezvoltării economice a regiunilor periferice, poate respinge sau poate cere modificarea planurilor de taxare transmise de către statul membru în cauză. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 9c alineatul (2).

(4) Pe sectoarele rutiere unde sunt îndeplinite criteriile de aplicare a unei majorări în conformitate cu alineatul (1), statele membre pot percepe o taxă bazată pe costurile externe doar dacă este aplicată o majorare.

(5) Valoarea majorării este dedusă din valoarea taxei bazate pe costurile externe calculată în conformitate cu articolul 7c, cu excepția vehiculelor din clasele de emisii EURO 0, I și II, începând din 15 octombrie 2011, respectiv III, începând din 2015. Toate veniturile generate din aplicarea simultană a majorării și a taxei bazate pe costurile externe sunt investite în finanțarea realizării proiectelor prioritare de interes european identificate în anexa III la Decizia nr. 661/2010/UE.

⁽¹⁾ JO L 204, 5.8.2010, p. 1.

▼M3

Articolul 7g

(1) Statele membre pot să varieze nivelul taxei de utilizare a infrastructurii în funcție de clasa de emisii EURO a vehiculului, astfel încât nicio taxă de utilizare a infrastructurii să nu depășească cu mai mult de 100 % aceeași taxă percepută pentru vehicule echivalente care respectă cele mai stricte standarde de emisii. Contractele de concesiune existente sunt scutite de această cerință până la reînnoirea contractelor.

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

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

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

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

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

- (a) variația să fie transparentă, făcută publică și pusă la dispoziția tuturor utilizatorilor în condiții de egalitate;
- (b) variația să fie aplicată în funcție de momentul zilei, de zi sau de anotimp;
- (c) nicio taxă de utilizare a infrastructurii să nu depășească cu mai mult de 175 % nivelul maxim sus-menționat al taxei medii ponderate de utilizare a infrastructurii, astfel cum se prevede la articolul 7b;
- (d) perioadele de vârf pe durata cărora se aplică cele mai ridicate taxe de utilizare a infrastructurii în scopul reducerii congestionării să nu depășească cinci ore pe zi;
- (e) variația este elaborată și aplicată într-o manieră transparentă și neutră din punctul de vedere al veniturilor, pe un tronson de drum afectat de congestionare, oferind tarife mai reduse transportatorilor care călătoresc în afara orelor de vârf și aplicând tarife majorate ale taxei transportatorilor care călătoresc în timpul orelor de vârf pe același tronson de drum; și

▼ **M3**

- (f) un stat membru care dorește să introducă o astfel de variație sau să modifice o variație existentă informează Comisia în legătură cu această intenție și furnizează informațiile necesare pentru a garanta că se întrunesc condițiile. Pe baza informațiilor furnizate, Comisia publică și actualizează periodic o listă ce conține perioadele în care se aplică variația, precum și tarifele aferente.

(4) Variațiile menționate la alineatele (1) și (3) nu sunt concepute să genereze venituri suplimentare din taxe. Orice creștere neprevăzută a veniturilor este compensată printr-o modificare a structurii variației care trebuie efectuată în termen de doi ani de la sfârșitul exercițiului contabil al anului în care a fost generat venitul.

Articolul 7h

(1) Cu cel puțin șase luni înainte de aplicarea unui nou sistem de taxare a utilizării infrastructurii, statele membre transmit Comisiei:

- (a) pentru alte sisteme de taxare decât cele care implică taxele de concesiune:

- valorile unitare și alți parametri folosiți la calcularea diferitelor elemente de cost ale infrastructurii; și
- informații clare privind vehiculele reglementate prin sistemele de taxare și întinderea geografică a rețelei sau a părții rețelei, folosită pentru calculul fiecărui cost și procentul din costurile pe care intenționează să le recupereze;

- (b) pentru sistemele de taxare care implică taxe de concesiune:

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

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

⁽¹⁾ JO L 134, 30.4.2004, p. 114.

▼ **M3**

(3) Înainte de aplicarea unui nou sistem de taxare bazat pe costurile externe, statele membre transmit Comisiei:

- (a) informații precise care să permită localizarea sectoarelor rutiere pe care va fi percepută taxa bazată pe costurile externe și care să descrie tipurile de vehicule, de drumuri și intervalele de timp exacte în funcție de care va varia aceasta;
- (b) taxa medie ponderată bazată pe costurile externe preconizată, precum și veniturile totale previzionate;
- (c) după caz, numele autorității desemnate în conformitate cu articolul 7c alineatul (4) să stabilească nivelul taxei, precum și a reprezentantului acesteia;
- (d) parametrii, datele și informațiile necesare pentru a ilustra aplicarea metodei de calcul stabilită în anexa IIIa.

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

- (a) în termen de șase luni de la prezentarea dosarului menționat la alineatul (3); sau
- (b) după caz, în termen de cel mult încă trei luni de la primirea informațiilor suplimentare în baza alineatului (3), solicitate de Comisie.

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

Articolul 7i

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

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

- (a) structura de taxare rezultată să fie proporțională, să fie făcută publică și pusă la dispoziția utilizatorilor în condiții de egalitate și să nu conducă la costuri suplimentare sub forma unor taxe mai mari pentru alți utilizatori;
- (b) asemenea diminuări sau reduceri să conducă la economii reale privind costurile administrative; și
- (c) să nu depășească 13 % din taxa de utilizare a infrastructurii achitată de vehicule similare care nu pot beneficia de diminuare sau de reducere.

▼M3

(3) Sub rezerva condițiilor prevăzute la articolul 7g alineatul (3) litera (b) și la articolul 7g alineatul (4), în cazuri excepționale mai ales cele privind proiecte specifice de interes european ridicat, identificate în anexa III la Decizia nr. 661/2010/UE, nivelurile taxelor de trecere pot fi supuse altor forme de variație pentru a asigura viabilitatea comercială a acestor proiecte, în cazul în care ele sunt expuse concurenței directe cu alte moduri de transport de vehicule. Structura de taxare rezultată este liniară, proporțională, trebuie să fie făcută publică, accesibilă pentru toți utilizatorii în condiții de egalitate și nu conduce la costuri suplimentare transmise altor utilizatori sub forma unor taxe mai mari. Comisia verifică respectarea acelor condiții anterior punerii în aplicare a structurii de taxare în cauză.

Articolul 7j

(1) Aplicarea, colectarea și monitorizarea plății taxelor de trecere și de utilizare a infrastructurii se fac astfel încât să afecteze cât mai puțin fluiditatea traficului și să se evite orice controale și verificări obligatorii exercitate la frontierele interne ale Uniunii. În acest scop, statele membre cooperează pentru a stabili metode care să permită transportatorilor rutieri să plătească taxele de trecere și de utilizare 24 de ore din 24, cel puțin la punctele de vânzare importante, utilizând mijloacele obișnuite de plată, în interiorul și exteriorul statelor membre în care se aplică acestea. Statele membre pun la dispoziție facilitățile adecvate la punctele de plată a taxelor de trecere și de utilizare a infrastructurii, astfel încât să se mențină standardele normale de siguranță rutieră.

(2) Modalitățile de colectare a taxelor de trecere și a taxelor de utilizare nu dezavantajează în mod nejustificat, din punct de vedere financiar sau din alt punct de vedere, utilizatorii ocazionali ai rețelei rutiere. În special, în cazul în care un stat membru percepe taxe de trecere sau taxe de utilizare exclusiv prin intermediul unui sistem care necesită folosirea unei unități aflate la bordul vehiculului, statul membru asigură că unitățile de bord adecvate, conform cu cerințele Directivei 2004/52/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică în cadrul Comunității⁽¹⁾, pot fi obținute de toți utilizatorii în condiții administrative și financiare rezonabile.

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

(4) Atunci când este fezabil din punct de vedere economic, statele membre percep și colectează o taxă bazată pe costurile externe prin intermediul unui sistem electronic care respectă cerințele de la articolul 2 alineatul (1) din Directiva 2004/52/CE. Comisia promovează cooperarea dintre statele membre care s-ar putea dovedi necesară pentru a asigura interoperabilitatea sistemelor electronice de colectare a taxelor la nivel european.

Articolul 7k

Prezenta directivă nu afectează libertatea statelor membre care introduc un sistem de taxe de trecere și/sau taxe de utilizare a infrastructurii de a oferi o compensație adecvată pentru aceste taxe, fără a aduce atingere articolelor 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

⁽¹⁾ JO L 166, 30.4.2004, p. 124.

▼B*Articolul 8*

(1) Două sau mai multe state membre pot coopera pentru introducerea unui sistem comun de taxe de utilizare aplicabile în totalitate pe teritoriile lor. În acest caz, statele membre respective asigură implicarea Comisiei în această problemă, în activitatea ulterioară și în posibile modificări.

(2) Un sistem comun trebuie să respecte, pe lângă condițiile de la articolul 7, următoarele:

(a) valorile comune ale taxelor de utilizare se stabilesc de către statele membre participante la niveluri care să nu fie mai mari decât valorile maxime menționate la articolul 7 alineatul (7);

▼M1

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

▼B

(c) alte state membre se pot alătura sistemului comun;

(d) statele membre participante elaborează o schemă potrivit căreia fiecare dintre acestea primește o cotă-parte corectă din veniturile acumulate din taxa de utilizare.

▼M1*Articolul 8a*

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

▼M3*Articolul 8b*

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

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

▼B**CAPITOLUL IV****Dispoziții finale***Articolul 9***▼M1**

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

(a) taxelor sau tarifelor specifice:

— percepute la înmatricularea vehiculului sau

▼ M1

- impune vehiculelor sau încărcăturilor cu greutate și dimensiuni care nu respectă normele;

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

▼ M3

(1a) Prezenta directivă nu împiedică aplicarea nediscriminatorie de către statele membre a taxelor de reglementare destinate special pentru reducerea congestiei sau pentru combaterea efectelor negative asupra mediului, inclusiv calitatea inferioară a aerului, pe orice drum dintr-o zonă urbană, inclusiv pe drumuri din rețeaua transeuropeană de transport care traversează zone urbane.

(2) Statele membre decid destinația veniturilor generate de aplicarea prezentei directive. 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) facilitarea stabilirii unei tarifări eficiente;
- (b) reducerea la sursă a poluării generate de transportul rutier;
- (c) atenuarea la sursă a efectelor poluării generate de transportul rutier;
- (d) îmbunătățirea performanțelor energetice și reducerea emisiilor de dioxid de carbon ale vehiculelor;
- (e) dezvoltarea unor infrastructuri alternative pentru utilizatorii transporturilor și/sau extinderea capacității existente;
- (f) sprijinirea rețelei transeuropene de transport;
- (g) optimizarea logisticii;
- (h) îmbunătățirea siguranței rutiere; și
- (i) punerea la dispoziție a unor locuri de parcare sigure.

Prezentul alineat se consideră a fi aplicat de statele membre dacă acestea au introdus și aplică politici de sprijin fiscal și financiar care susțin sprijinul financiar acordat rețelei transeuropene și care au o valoare echivalentă de cel puțin 15 % din veniturile generate de taxa de utilizare a infrastructurii și taxa bazată pe costurile externe în fiecare stat membru.

▼ M1*Articolul 9a*

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

▼ **M3***Articolul 9b*

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

Articolul 9c

(1) Comisia este asistată de un comitet. Comitetul respectiv este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie ⁽¹⁾.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Articolul 9d

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

- adaptarea anexei 0 la acquis-ul Uniunii;
- adaptarea formulelor din secțiunile 4.1 și 4.2 din anexa IIIa la progresele științifice și tehnice.

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

Articolul 9e

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

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

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

Articolul 9f

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

(2) Instituția care a inițiat o procedură internă pentru a decide dacă intenționează să revoce delegarea de competențe depune eforturi pentru informarea celeilalte instituții și a Comisiei într-un termen rezonabil înaintea adoptării unei decizii finale, indicând competențele delegate care ar putea face obiectul unei revocări, precum și posibilele motive de revocare.

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

⁽¹⁾ JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

▼ **M3***Articolul 9g*

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

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

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

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

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

▼ **B***Articolul 10*

(1) În înțelesul prezentei directive, ratele de schimb între euro și monedele naționale ale statelor membre care nu au adoptat euro sunt cele în vigoare în prima zi lucrătoare din octombrie și publicate în *Jurnalul Oficial al* ► **M3** *Uniunii Europene* ◀; acestea se aplică de la data de 1 ianuarie a următorului an calendaristic.

(2) Statele membre care nu au adoptat euro pot menține sumele în vigoare în momentul ajustării anuale efectuate în temeiul alineatului (1), dacă prin conversia sumelor exprimate în euro ar rezulta o modificare mai mică de 5 %, exprimată în moneda națională.

▼ **M3***Articolul 10a*

(1) Sumele în euro prevăzute în anexa II și sumele în cenți prevăzute în tabelele 1 și 2 din anexa IIIb sunt revizuite la fiecare doi ani, începând cu data de 1 ianuarie 2013, pentru a ține seama de modificările la nivelul UE al indicelui armonizat al prețurilor de consum, excluzând energia și produsele alimentare neprelucrate [astfel cum este publicat de Comisie (Eurostat)].

Sumele se adaptează automat, prin creșterea valorii de bază în euro sau cenți cu modificarea procentuală a indicelui respectiv. Sumele rezultate se rotunjesc până la valoarea cea mai apropiată în unități euro în privința anexei II, se rotunjesc până la valoarea cea mai apropiată în zecimi de cent în privința tabelului 1 din anexa IIIb și se rotunjesc până la valoarea cea mai apropiată în sutimi de cent în privința tabelului 2 din anexa IIIb.

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

▼ M3

Articolul 11

(1) Până la 16 octombrie 2014 și ulterior la fiecare patru ani, statele membre care percep o taxă bazată pe costurile externe și/sau o taxă de utilizare a infrastructurii elaborează un raport privind taxele de trecere, inclusiv taxele de concesiune percepute pe teritoriul acestora, și îl transmit Comisiei, care îl pune la dispoziția celorlalte state membre. Respectivul raport poate exclude modalitățile de taxare care erau deja în vigoare la 10 iunie 2008 și care nu includ taxele bazate pe costurile externe, atât timp cât respectivele modalități rămân în vigoare și cu condiția să nu fie modificate substanțial. Respectivul raport cuprinde informații privind:

- (a) taxa medie ponderată bazată pe costurile externe și sumele specifice percepute pentru fiecare combinație de clasă de vehicule, tipul de drum și perioada de timp;
- (b) variația taxelor de utilizare a infrastructurii, în funcție de tipul de vehicul și de perioadă;
- (c) taxa medie ponderată de utilizare a infrastructurii, precum și veniturile totale provenite din perceperea acestei taxe;
- (d) veniturile totale încasate din aplicarea taxei bazate pe costurile externe; și
- (e) măsurile luate în conformitate cu articolul 9 alineatul (2).

(2) Până la 16 octombrie 2015, Comisia, asistată de comitetul menționat la articolul 9c, prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului referitor la punerea în aplicare și efectele prezentei directive, în special la eficacitatea prevederilor privind recuperarea costurilor legate de poluarea rezultată în urma traficului, precum și referitor la includerea vehiculelor cuprinse între 3,5 și 12 tone. Raportul de activitate analizează și evaluează, de asemenea, pe baza monitorizării continue, printre altele:

- (a) eficacitatea măsurilor prevăzute în prezenta directivă în vederea combaterii impactului negativ al transportului rutier, luând în considerare, de asemenea, în special impactul asupra statelor membre izolate din punct de vedere geografic și periferice;
- (b) efectul pentru utilizatorii direcți al punerii în aplicare a prezentei directive în vederea celor mai eficiente soluții de transport și care protejează cel mai bine mediul și include informații referitoare la introducerea de taxe în funcție de distanța parcursă;
- (c) punerea în aplicare și efectul variației taxelor de utilizare a infrastructurii, astfel cum se menționează la articolul 7g privind reducerea poluării atmosferice și a congestiei la nivel local. Raportul evaluează, de asemenea, dacă variația maximă și perioada de vârf menționate la articolul 7g sunt suficiente pentru a permite funcționarea corespunzătoare a mecanismului variației;
- (d) progresele științifice în domeniul estimării costurilor externe ale transporturilor în vederea internalizării acestora; și
- (e) progresele înregistrate în privința percepției taxelor de la utilizatorii drumurilor și modalități de armonizare treptată a sistemelor de taxare aplicate vehiculelor comerciale.

▼M3

De asemenea, raportul evaluează utilizarea sistemelor electronice de percepere și de colectare a taxelor de utilizare a infrastructurii și a taxelor bazate pe costurile externe, precum și gradul lor de interoperabilitate în temeiul Directivei 2004/52/CE.

(3) Raportul este însoțit, după caz, de o propunere adresată Parlamentului European și Consiliului privind revizuirea ulterioară a prezentei directive.

(4) Până la 16 octombrie 2012, Comisia prezintă un raport care rezumă celelalte măsuri, de exemplu, politici de reglementare, luate pentru a internaliza sau a reduce costurile externe legate de mediu, zgomot și sănătate în ceea ce privește toate modurile de transport, inclusiv temeiul legal și valorile maxime utilizate.

În scopul de a sigura o concurență intermodală loială în timpul taxării treptate a costurilor externe ale tuturor modurilor de transport, acesta trebuie să includă un calendar al măsurilor care urmează să fie luate pentru abordarea altor moduri de transport sau vehicule și/sau a elementelor costurilor externe care nu au fost luate încă în considerare, ținând seama de progresele realizate la revizuirea Directivei 2003/96/CE a Consiliului din 27 octombrie 2003 privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității ⁽¹⁾.

▼B*Articolul 12*

(1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive înainte de 1 iulie 2000. Statele membre informează imediat Comisia cu privire la acestea.

Când statele membre adoptă aceste măsuri, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere în momentul publicării lor oficiale. Statele membre adoptă procedura de realizare unei astfel de trimiteri.

(2) Statele membre comunică către Comisie textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă. Comisia informează celelalte state membre cu privire la aceasta.

Articolul 13

Prezenta directivă intră în vigoare din ziua publicării în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*.

Articolul 14

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

⁽¹⁾ JO L 283, 31.10.2003, p. 51.

▼ **M1**

ANEXA 0

LIMITE ALE EMISIILOR**1. Vehicule „EURO 0”**

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

2. Vehicule „EURO I”/„EURO II”

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

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

3. Vehicule „EURO III”/„EURO IV”/„EURO V”/„EEV”

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

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

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

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

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



ANEXA I

VALORILE MINIME ALE TAXELOR CE TREBUIE APLICATE VEHICULELOR

Autovehicule

Numărul de axe și greutatea brută încărcată maxim admisă (în tone)		Valoarea minimă a taxei (în euro/an)	
Nu mai puțin de	Mai puțin de	Ax(e) motor(oare) cu suspensie pneumatică sau echivalentele recunoscute ⁽¹⁾	Alte sisteme de suspensie pentru axele motoare
Două axe			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
Trei axe			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
Patru axe			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537

⁽¹⁾ Suspensiile recunoscute ca fiind echivalente în conformitate cu definiția din Anexa II la Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996, de stabilire pentru anumite vehicule ce circulă în Comunitate a dimensiunilor maxime admise în traficul național și internațional și a greutateților maxime admise în traficul internațional (JO L 235, 17.9.1996, p. 59).

COMBINAȚII DE VEHICULE (VEHICULE ARTICULATE ȘI AUTOTRENURI)

Numărul de axe și greutatea brută încărcată maxim admisă (în tone)		Valoarea minimă a taxei (în euro/an)	
Nu mai puțin de	Mai puțin de	Ax(e) motor(oare) cu suspensie pneumatică sau echivalentele recunoscute ⁽¹⁾	Alte sisteme de suspensie pentru axele motoare
2 + 1 axe			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	0
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97

▼B

Numărul de axe și greutatea brută încărcată maxim admisă (în tone)		Valoarea minimă a taxei (în euro/an)	
Nu mai puțin de	Mai puțin de	Ax(e) motor(oare) cu suspensie pneumatică sau echivalentele recunoscute ⁽¹⁾	Alte sisteme de suspensie pentru axele motoare
23	25	97	175
25	28	175	307
2 + 2 axe			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33	36	465	706
36	38	465	706
2 + 3 axe			
36	38	370	515
38	40	515	700
3 + 2 axe			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
3 + 3 axe			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

⁽¹⁾ Suspensiile recunoscute ca fiind echivalente în conformitate cu definiția din Anexa II la Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996, de stabilire pentru anumite vehicule ce circulă în Comunitate a dimensiunilor maxime admise în traficul național și internațional și a greutăților maxime admise în traficul internațional (JO L 235, 17.9.1996, p. 59).

▼ M6*ANEXA II***VALORILE MAXIME ÎN EURO ALE TAXELOR DE UTILIZARE,
INCLUSIV COSTURILE ADMINISTRATIVE, MENȚIONATE LA
ARTICOLUL 7 ALINEATUL (7)****Anual****▼ C1**

	maxim trei osii	minim patru osii
EURO 0	1 407	2 359
EURO I	1 223	2 042
EURO II	1 065	1 776
EURO III	926	1 543
EURO IV și vehicule mai puțin poluante	842	1 404

Lunar și săptămânal

Valorile maxime lunare și săptămânale sunt proporționale cu durata utilizării infrastructurii.

Zilnic

Tariful zilnic este același pentru toate categoriile de vehicule și se ridică la 12 EUR.

▼ **M1***ANEXA III***PRINCIPIILE ESENȚIALE PENTRU ALOCAREA COSTURILOR ȘI
CALCULUL TAXELOR DE UTILIZARE**▼ **M3**

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

▼ **M1**

Aplicarea acestor principii este pe deplin compatibilă cu alte obligații existente în legislația ► **M3** Uniunii ◀, în special cerința privind acordarea contractelor de concesiune în conformitate cu Directiva 2004/18/CE și alte instrumente ► **M3** Uniunii ◀ din domeniul achizițiilor publice.

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

1. Definirea rețelei de drumuri și a vehiculelor reglementate

- În cazul în care nu se prevede aplicarea unui singur regim de taxare pe întreaga rețea rutieră TEN, un stat membru specifică exact partea sau părțile din rețea care urmează a fi supuse unui regim de taxare precum și sistemul pe care îl folosește pentru a clasifica vehiculele în scopul diferențierii taxei de utilizare. De asemenea, statele membre specifică dacă extind domeniul de aplicare al regimului lor de taxare pentru a include vehicule sub pragul de greutate de 12 tone.
- În cazul în care un stat membru decide să adopte politici diferite privind recuperarea costului pentru diferite părți ale rețelei [în conformitate cu ► **M3** articolul 7b alineatul (2) ◀], fiecare parte a rețelei clar definită este supusă unui calcul separat al costurilor. Un stat membru poate decide să împartă rețeaua sa într-un număr de părți clar definite astfel încât să stabilească modalități separate sau asemănătoare de concesiune, pentru fiecare parte.

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

- Costurile de investiție includ costurile de construcție (inclusiv costurile financiare) și costurile de dezvoltare a infrastructurii plus, dacă este cazul, rentabilitatea capitalului investit sau marja de profit. Se includ, de asemenea, costurile de achiziție a terenului, planificarea, proiectarea, supervizarea contractelor de construcții și managementul de proiect și al investigațiilor arheologice și geologice, precum și alte costuri relevante neprevăzute.
- Recuperarea costurilor de construcție are la bază fie durata de viață proiectată a infrastructurii, fie altă perioadă de amortizare (nu mai mică de 20 de ani) care poate fi considerată adecvată din motive de finanțare printr-un contract de concesiune sau altfel. Extinderea perioadei de amortizare poate fi o variabilă cheie în negocierile privind stabilirea contractelor de concesiune, în special dacă statul membru respectiv dorește, ca parte în contract, să stabilească plafonul privind taxa medie ponderată aplicabilă.

▼ **M1**

- Fără a aduce atingere calculului costurilor de investiție, recuperarea costurilor poate:
 - fi distribuită uniform pe întreaga perioadă de amortizare sau poate fi concentrată asupra primilor sau ultimilor ani sau asupra anilor intermediari, cu condiția ca o astfel de repartizare să se facă în mod transparent;
 - prevedea indexarea taxelor de utilizare pe parcursul perioadei de amortizare.
- Toate costurile istorice se bazează pe sumele plătite. Costurile care urmează să fie atrase vor avea la bază prognoze rezonabile.
- Investițiile publice pot lua forma împrumuturilor financiare. Rata dobânzii care urmează să se aplice costurilor istorice este rata aplicată împrumuturilor de stat pe perioada respectivă.
- Partea din costuri ce revine vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri (HGV-uri) se stabilește în mod obiectiv și transparent, luând în considerare proporția traficului de HGV-uri care urmează să fie preluată de rețea și costurile aferente. Kilometrii pe vehicul parcurși de HGV-uri pot fi ajustați în acest sens prin „coeficienți de echivalență” justificativi obiectivi, precum cei de la punctul 4 ⁽¹⁾.
- Estimarea rentabilității capitalului sau a marjei de profit este rezonabilă în condițiile pieței și poate varia pentru a stimula o terță parte contractantă în ceea ce privește cerințele referitoare la calitatea serviciilor furnizate. Rentabilitatea capitalului poate fi evaluată folosindu-se indicatori economici cum ar fi RIR (rata internă a rentabilității investiției) sau CMPCI (costul mediu ponderat al capitalului).

2.2. Costuri de întreținere anuale și costuri pentru reparații structurale

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

3. Costuri de operare, gestionare și taxare

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

- costuri de construire, amplasare și întreținere a cabinelor de taxare și a altor sisteme de taxare;
- costuri zilnice de exploatare, gestionare și punere în aplicare a sistemului de colectare a taxelor;

⁽¹⁾ Aplicarea factorilor de echivalență de către statele membre poate lua în considerare construcția drumului realizată în etape sau folosind abordarea unui ciclu de viață lung.

▼ **M1**

- redevențe și drepturi administrative legate de contractele de concesiune;
- costuri de gestionare, de administrare și de întreținere legate de exploatarea infrastructurii.

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

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

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

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

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

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

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

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

▼ **M3***ANEXA IIIa***CERINȚE MINIME PENTRU PERCEPEREA UNEI TAXE BAZATE PE COSTURILE EXTERNE**

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

1. Sectoarele vizate ale rețelei rutiere

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

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

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

2. Vehiculele, drumurile și perioadele acoperite

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

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

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

3. Valoarea taxei

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

▼ **M3**

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

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

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

4. Elementele de cost extern

4.1. Costurile poluării atmosferice generate de trafic

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

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

unde

- PCV_{ij} = costul poluării atmosferice produse de vehiculul din clasa i pe tipul de drum j (euro/vehicul-kilometru)
- EF_{ik} = factorul de emisii de poluant k pentru vehiculul din clasa i (gram/vehicul-kilometru)
- PC_{jk} = costul financiar al poluantului k pentru tipul de drum j (euro/gram)

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

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

⁽¹⁾ JO L 309, 27.11.2001, p. 22.

⁽²⁾ Metodologia Agenției Europene de Mediu <http://reports.eea.europa.eu/EMEPCORINAIR5/>.

▼ **M3**4.2. *Costurile poluării fonice generate de trafic*

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

$$\text{NCV}_j \text{ (zilnic)} = e \times \sum_k \text{NC}_{jk} \times \text{POP}_k / \text{WADT}$$

$$\text{NCV}_j \text{ (zi)} = a \times \text{NCV}_j$$

$$\text{NCV}_j \text{ (noapte)} = b \times \text{NCV}_j$$

unde

- NCV_j = costul poluării fonice produse de vehiculele grele pentru transportul de mărfuri pe tipul de drum j (euro/vehicul-kilometru)
- NC_{jk} = costul poluării fonice pentru o persoană expusă pe un drum de tip j la nivelul de zgomot k (euro/persoană)
- POP_k = populația expusă la nivelul de zgomot zilnic k pe kilometru (persoană/kilometru)
- WADT = media ponderată a traficului zilnic (echivalentul vehiculelor de pasageri)
- a și b sunt factori de ponderare stabiliți de statul membru astfel încât media ponderată a taxei de poluare fonică pe vehicul-kilometru rezultată să nu depășească valoarea NCV_j (zilnic).

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

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

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

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

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

⁽¹⁾ JO L 189, 18.7.2002, p. 12.

▼ M3

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

▼ **M6***ANEXA IIIb***NIVELUL MAXIM AL TAXEI MEDII PONDERATE BAZATE PE COSTURILE EXTERNE**

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

1. Costurile maxime ale poluării atmosferice generate de trafic:▼ **C1***Tabelul 1***Costul poluării atmosferice taxabil maxim**

cenți/vehicul-kilometru	Drumuri suburbane (inclusiv autostrăzi)	Drumuri interurbane (inclusiv autostrăzi)
EURO 0	16,9	12,7
EURO I	11,7	8,5
EURO II	9,6	7,4
EURO III	7,4	6,4
EURO IV	4,3	3,2
EURO V după 31 decembrie 2013	0	0
	3,2	2,2
EURO VI după 31 decembrie 2017	0	0
	2,2	1,1
mai puțin poluant decât EURO VI	0	0

▼ **M6**

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

2. Costurile maxime ale poluării fonice generate de trafic:▼ **C1***Tabelul 2***Costul poluării fonice taxabil maxim**

cenți/vehicul-kilometru	Ziua	Noaptea
Drumuri suburbane (inclusiv autostrăzi)	1,17	2,12
Drumuri interurbane (inclusiv autostrăzi)	0,22	0,32

▼ **M6**

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



ANEXA IV

DETERMINAREA ORIENTATIVĂ A CLASELOR VEHICULELOR

Clasele vehiculelor sunt definite în tabelul de mai jos.

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

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

Autovehicule

Axe motoare cu suspensie pneumatică sau echivalente recunoscute (¹)		Alte sisteme de suspensie cu axe motoare		Clasa de degradare
Numărul osiilor și greutatea brută încărcată maximă autorizată (tone)				
Mai mare sau egal cu	Mai mic decât	Mai mare sau egal cu	Mai mic decât	
Două osii				
7,5	12	7,5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
Trei osii				
15	17	15	17	
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25			
25	26			
		23	25	II
		25	26	
Patru osii				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			
		27	29	II
		29	31	
		31	32	
29	31			
31	32			

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

▼ **M1****Combinații de vehicule (vehicule articulate și autotrenuri)**

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

Jurnalul Oficial al Uniunii Europene

C 400



Ediția în limba română

Comunicări și informări

Anul 64

4 octombrie 2021

Cuprins

II Comunicări

COMUNICĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI ORGANISMELE UNIUNII EUROPENE

Comisia Europeană

2021/C 400/01	Non-opoziție la o concentrare notificată (Cazul M.10209— Ceravis/Fraunhofer-Gesellschaft/E-VITA JV) ⁽¹⁾	1
---------------	--	---

IV Informări

INFORMĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI ORGANISMELE UNIUNII EUROPENE

Comisia Europeană

2021/C 400/02	Rata dobânzii aplicată de către Banca Centrală Europeană principalelor sale operații de refinanțare: — 0,00 % în 1 octombrie 2021 — Rata de schimb a monedei euro	2
---------------	---	---

Curtea de Conturi

2021/C 400/03	Raportul special nr. 19/2021 – Sprijinul acordat de Europol pentru combaterea introducerii ilegale de migranți: agenția s-a dovedit a fi un partener apreciat, însă sursele de date nu sunt folosite într-o măsură suficientă, iar cuantificarea rezultatelor lasă de dorit	3
---------------	---	---

RO

⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE.

PROCEDURI REFERITOARE LA PUNEREA ÎN APLICARE A POLITICII ÎN DOMENIUL CONCURENȚEI

Comisia Europeană

2021/C 400/04	Notificare prealabilă a unei concentrări (Cazul M.10353 – Graphic Packaging Holding Company/AR Packaging Group) ⁽¹⁾	4
2021/C 400/05	Notificare prealabilă a unei concentrări (Cazul M.10054 – Kombiverkehr/Hupac/DXI Intermodal JV) – Caz care poate face obiectul procedurii simplificate ⁽¹⁾	6

ALTE ACTE

Comisia Europeană

2021/C 400/06	Publicarea unei cereri de înregistrare a unei denumiri în temeiul articolului 50 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (UE) nr. 1151/2012 al Parlamentului European și al Consiliului privind sistemele din domeniul calității produselor agricole și alimentare	8
---------------	--	---

⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE.

II

*(Comunicări)*COMUNICĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI
ORGANISMELE UNIUNII EUROPENE

COMISIA EUROPEANĂ

Non-opoziție la o concentrare notificată**(Cazul M.10209— Ceravis/Fraunhofer-Gesellschaft/E-VITA JV)****(Text cu relevanță pentru SEE)**

(2021/C 400/01)

La 30 aprilie 2021, Comisia a decis să nu se opună concentrării notificate menționate mai sus și să o declare compatibilă cu piața internă. Prezenta decizie se bazează pe articolul 6 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului ⁽¹⁾. Textul integral al deciziei este disponibil doar în limba germană și va fi făcut public după ce vor fi eliminate orice secrete de afaceri pe care le-ar putea conține. Va fi disponibil:

- pe site-ul internet al Direcției Generale Concurență din cadrul Comisiei, la secțiunea consacrată concentrărilor (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Acest site internet oferă diverse facilități care permit identificarea deciziilor de concentrare individuale, inclusiv întreprinderea, numărul cazului, data și indexurile sectoriale,
- în format electronic, pe site-ul internet EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=ro>) cu numărul de document 32021M10209. EUR-Lex permite accesul online la legislația europeană.

⁽¹⁾ JO L 24, 29.1.2004, p. 1.

IV

(Informări)

INFORMĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI ORGANISMELE
UNIUNII EUROPENE

COMISIA EUROPEANĂ

Rata dobânzii aplicată de către Banca Centrală Europeană principalelor sale operații de refinanțare ⁽¹⁾:

0,00 % în 1 octombrie 2021

Rata de schimb a monedei euro ⁽²⁾

1 octombrie 2021

(2021/C 400/02)

1 euro =

Moneda			Moneda		
		Rata de schimb			Rata de schimb
USD	dolar american	1,1600	CAD	dolar canadian	1,4698
JPY	yen japonez	128,97	HKD	dolar Hong Kong	9,0304
DKK	coroana daneză	7,4372	NZD	dolar neozeelandez	1,6751
GBP	lira sterlină	0,85653	SGD	dolar Singapore	1,5733
SEK	coroana suedeză	10,1538	KRW	won sud-coreean	1 371,32
CHF	franc elvețian	1,0791	ZAR	rand sud-african	17,3449
ISK	coroana islandeză	149,70	CNY	yuan renminbi chinezesc	7,4781
NOK	coroana norvegiană	10,0204	HRK	kuna croată	7,4980
BGN	leva bulgărească	1,9558	IDR	rupia indoneziană	16 563,71
CZK	coroana cehă	25,309	MYR	ringgit Malaiezia	4,8482
HUF	forint maghiar	358,16	PHP	peso Filipine	58,752
PLN	zlot polonez	4,5826	RUB	rubla rusească	84,7187
RON	leu românesc nou	4,9470	THB	baht thailandez	39,022
TRY	lira turcească	10,2583	BRL	real brazilian	6,2816
AUD	dolar australian	1,5985	MXN	peso mexican	23,7955
			INR	rupie indiană	85,9750

⁽¹⁾ Rată aplicată pentru ultima operație efectuată înainte de ziua indicată. În cazul unui anunț de licitație cu rată variabilă, rata dobânzii este rata marginală.

⁽²⁾ Sursă: rata de schimb de referință publicată de către Banca Centrală Europeană.

CURTEA DE CONTURI

Raportul special nr. 19/2021

Sprijinul acordat de Europol pentru combaterea introducerii ilegale de migranți: agenția s-a dovedit a fi un partener apreciat, însă sursele de date nu sunt folosite într-o măsură suficientă, iar cuantificarea rezultatelor lasă de dorit

(2021/C 400/03)

Curtea de Conturi Europeană vă informează că s-a publicat Raportul special nr. 19/2021, intitulat „Sprijinul acordat de Europol pentru combaterea introducerii ilegale de migranți: agenția s-a dovedit a fi un partener apreciat, însă sursele de date nu sunt folosite într-o măsură suficientă, iar cuantificarea rezultatelor lasă de dorit”.

Raportul poate fi consultat sau descărcat de pe site-ul Curții de Conturi Europene: <http://eca.europa.eu>.

V

(Anunțuri)

PROCEDURI REFERITOARE LA PUNEREA ÎN APLICARE A POLITICII ÎN
DOMENIUL CONCURENȚEI

COMISIA EUROPEANĂ

Notificare prealabilă a unei concentrări

(Cazul M.10353 – Graphic Packaging Holding Company/AR Packaging Group)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2021/C 400/04)

1. La data de 7 septembrie 2021, Comisia Europeană a primit, în temeiul articolului 4 din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului ⁽¹⁾, o notificare a unei concentrări propuse.

Notificarea vizează următoarele întreprinderi:

- Graphic Packaging International Europe Holdings B.V. (SUA), care aparține grupului condus de Graphic Packaging Holding Company („GPK”, SUA),
- AR Packaging Group AB („ARP”, Suedia).

GPK dobândește, în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul privind concentrările economice, controlul unic asupra întregii întreprinderi ARP.

Concentrarea se realizează prin achiziționare de acțiuni.

2. Activitățile economice ale întreprinderilor respective sunt:

- în cazul întreprinderii GPK: fabricarea și furnizarea de carton și de soluții durabile de ambalare pe bază de hârtie pentru o gamă largă de clienți la nivel mondial;
- în cazul întreprinderii ARP: furnizarea de soluții durabile de ambalare pe bază de fibre pentru alimente și bunuri de consum, produse cosmetice, produse de cofetărie, servicii alimentare, tutun, industria farmaceutică și sectorul medical la nivel mondial.

3. În urma unei examinări prealabile, Comisia Europeană constată că tranzacția notificată ar putea intra sub incidența Regulamentului privind concentrările economice. Cu toate acestea, nu se ia o decizie finală în această privință.

4. Comisia Europeană invită părțile terțe interesate să îi prezinte eventualele observații cu privire la operațiunea propusă.

Observațiile trebuie să parvină Comisiei Europene în termen de cel mult 10 zile de la data publicării prezentei. Trebuie menționată întotdeauna următoarea referință:

M.10353 — Graphic Packaging Holding Company/AR Packaging Group

(¹) JO L 24, 29.1.2004, p. 1 („Regulamentul privind concentrările economice”).

Observațiile pot fi trimise Comisiei prin e-mail, prin fax sau prin poștă. Vă rugăm să utilizați datele de contact de mai jos:

E-mail: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu

Fax +32 22964301

Adresă poștală:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Notificare prealabilă a unei concentrări
(Cazul M.10054 – Kombiverkehr/Hupac/DXI Intermodal JV)
Caz care poate face obiectul procedurii simplificate

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2021/C 400/05)

1. La data de 23 septembrie 2021, Comisia Europeană a primit, în temeiul articolului 4 din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului ⁽¹⁾, o notificare a unei concentrări propuse.

Notificarea vizează următoarele întreprinderi:

- Hupac SA („Hupac”, Elveția);
- Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr GmbH & Co. KG („Kombiverkehr”, Germania), controlată în comun de Deutsche Bahn AG și de un grup de agenți de expediție și transportatori;
- DX Intermodal JV („DX Intermodal”, Germania).

Hupac SA și Kombiverkehr dobândesc, în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (b) și al articolului 3 alineatul (4) din Regulamentul privind concentrările economice, controlul în comun asupra întreprinderii DX Intermodal.

Concentrarea se realizează prin achiziționare de acțiuni într-o societate nou-creată, care constituie o întreprindere comună.

2. Activitățile economice ale întreprinderilor respective sunt:

- în cazul întreprinderii Hupac: operator al unei rețele de trenuri de marfă multimodale între principalele zone economice europene, precum și Rusia și Orientul Îndepărtat;
- în cazul întreprinderii Kombiverkehr: operator intermodal al unei rețele de transport combinat feroviar-rutier cu acoperire europeană;
- în cazul întreprinderii DX Intermodal: centru de date pentru transmiterea în timp real, de la un cap la altul (end-to-end) a datelor și informațiilor legate de transport pentru utilizatorii de servicii de transport intermodal din Europa.

3. În urma unei examinări prealabile, Comisia Europeană constată că tranzacția notificată ar putea intra sub incidența Regulamentului privind concentrările economice. Cu toate acestea, nu se ia o decizie finală în această privință.

În conformitate cu Comunicarea Comisiei privind o procedură simplificată de analiză a anumitor concentrări în temeiul Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului ⁽²⁾, trebuie precizat că acest caz poate fi tratat conform procedurii prevăzute în comunicare.

4. Comisia Europeană invită părțile terțe interesate să îi prezinte eventualele observații cu privire la operațiunea propusă.

Observațiile trebuie să parvină Comisiei Europene în termen de cel mult 10 zile de la data publicării prezentei. Trebuie menționată întotdeauna următoarea referință:

M.10054 – Kombiverkehr/Hupac/DX Intermodal JV

Observațiile pot fi trimise Comisiei prin e-mail, prin fax sau prin poștă. Vă rugăm să utilizați datele de contact de mai jos:

E-mail: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu

Fax +32 22964301

⁽¹⁾ JO L 24, 29.1.2004, p. 1 („Regulamentul privind concentrările economice”).

⁽²⁾ JO C 366, 14.12.2013, p. 5.

Adresă poștală:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

ALTE ACTE

COMISIA EUROPEANĂ

Publicarea unei cereri de înregistrare a unei denumiri în temeiul articolului 50 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (UE) nr. 1151/2012 al Parlamentului European și al Consiliului privind sistemele din domeniul calității produselor agricole și alimentare

(2021/C 400/06)

Prezenta publicare conferă dreptul de opoziție la cererea de înregistrare în temeiul articolului 51 din Regulamentul (UE) nr. 1151/2012 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾ în termen de trei luni de la data prezentei publicări.

DOCUMENT UNIC

„Bračko maslinovo ulje”

Nr. UE: PDO-HR-02599-18 martie 2020

DOP (X) IGP ()

1. Nume

„Bračko maslinovo ulje”

2. Statul membru sau țara terță

Croația

3. Descrierea produsului agricol sau alimentar

3.1. Tipul de produs

Clasa 1.5. Uleiuri și grăsimi (unt, margarină, uleiuri etc.)

3.2. Descrierea produsului căruia i se aplică denumirea de la punctul 1

La introducerea pe piață a uleiului de măsline „Bračko maslinovo ulje”, acesta prezintă următoarele caracteristici fizico-chimice și organoleptice:

- acizi grași liberi: $\leq 0,6 \%$
- indice de peroxid $\leq 15 \text{ mEq O}_2/\text{kg}$
- $K_{270} \leq 0,22$
- conținut total de fenoli $> 300 \text{ mg/kg}$ de ulei
- aromă de măsline proaspete, frunze/iarbă (mediana atributului fructat ≥ 3)
- gust de măsline sănătoase și proaspete, cu următoarele intensități ale gusturilor amar și picant: mediana atributului amar: ≥ 3 ; mediana atributului picant: ≥ 3 .
- Produsul „Bračko maslinovo ulje” nu trebuie să prezinte defecte organoleptice; suma medianelor caracteristicilor organoleptice pozitive trebuie să fie ≥ 10 .

⁽¹⁾ JO L 343, 14.12.2012, p. 1.

3.3. *Hrană pentru animale (doar în cazul produselor de origine animală) și materii prime (doar în cazul produselor prelucrate)*

„Bračko maslinovo ulje” este produs din soiul de măslina autohton Oblica, care trebuie să reprezinte cel puțin 80 % din conținut. Pot fi utilizate și alte soiuri, dar acestea nu pot constitui mai mult de 20 % din „Bračko maslinovo ulje”. Toate măslinile utilizate pentru producția de „Bračko maslinovo ulje” trebuie să provină din plantații de măslini înregistrate situate în aria de producție delimitată la punctul 4 din documentul unic.

Măslinile din soiul Oblica aparțin grupului de măslina cu proprietăți mixte. Cantitatea de ulei din fructe variază între 17 % și 22 %.

3.4. *Etape specifice ale producției care trebuie să se desfășoare în aria geografică delimitată*

Toate etapele producției de „Bračko maslinovo ulje”:

1. cultivarea măslinilor,
2. recoltarea și transportul măslinelor,
3. prelucrarea măslinelor în ulei,
4. stocarea uleiului,

trebuie să aibă loc în aria geografică menționată la punctul 4.

3.5. *Norme specifice privind felierea, răzuirea, ambalarea etc. ale produsului la care se referă denumirea înregistrată*

Produsul „Bračko maslinovo ulje” se introduce pe piață în ambalaje realizate dintr-un material inert la ulei: recipiente din sticlă de culoare închisă, plastic de culoare închisă, metal sau ceramică, căptușite cu un material care intră în contact cu produsele alimentare, în conformitate cu legislația aplicabilă. Producătorii sunt liberi să aleagă o instalație de îmbuteliere pe care o consideră cea mai bună pe baza raționamentului lor profesional.

Produsul „Bračko maslinovo ulje” este sensibil la influențele externe (lumină, temperatură și aer) și, prin urmare, trebuie evitat orice factor care ar putea avea un impact negativ asupra caracteristicilor sale înainte de ambalare.

3.6. *Norme specifice privind etichetarea produsului la care se referă denumirea înregistrată*

La introducerea pe piață a produsului „Bračko maslinovo ulje” în orice tip de ambalaj, denumirea „Bračko maslinovo ulje” trebuie să fie mai clară decât orice altă inscripție în ceea ce privește dimensiunea, tipul și culoarea caracterelor sale (tipografie). Dimensiunea inscripției producătorului nu trebuie să depășească 70 % din dimensiunea denumirii produsului.

4. **Delimitarea concisă a ariei geografice**

„Bračko maslinovo ulje” poate fi produs numai pe insula Brač. În scopuri administrative, insula Brač aparține județului Split-Dalmația și cuprinde orașul Supetar și localitățile Postira, Pučišća, Selca, Bol, Nerežišća, Milna și Sutivan. Aceasta este separată de continent prin Canalul Brač la nord, de insula Šolta prin Splitska Vrata la vest și de insula Hvar prin Canalul Hvar la sud.

5. **Legătura cu aria geografică**

Caracteristicile chimice și organoleptice specifice ale produsului „Bračko maslinovo ulje” sunt influențate de o serie de factori, cum ar fi condițiile geologice și climatice din Brač, cea mai înaltă insulă din Marea Adriatică, predominanța soiului autohton Oblica, care se dezvoltă bine în aria de producție delimitată, și priceperea cultivatorilor de măslina de pe insula Brač în cultivarea măslinilor și transformarea fructelor în ulei de măslina.

Brač este cea mai înaltă insulă din Marea Adriatică (778 m) și are o suprafață totală de 395 km². Există trei zone geomorfologice diferite pe insulă: o centură costieră joasă (altitudine maximă de 170 m), un platou central (până la 400 m) și o zonă muntoasă mai înaltă. În conformitate cu clasificarea climatică Köppen, centura costieră din Brač face parte din clima de tip Csa, caracterizată de veri uscate și calde și ierni scurte și blânde, fiind cunoscută și ca climă de cultivare a măslinilor. Temperatura medie este de 8-8,4 °C în ianuarie și februarie și de 25,4-25,7 °C în iulie și august. Brač este situată în partea cea mai însorită a Mării Adriatice, cu aproximativ 2 600 de ore de soare pe an. Acest lucru favorizează cultivarea măslinelor, care necesită multă expunere la soare, în special în perioada de maturare și de acumulare a uleiului în fructe. Precipitațiile medii între iulie și septembrie sunt de 18,7 mm în iulie,

30,4 mm în august și 81,2 mm în septembrie, ceea ce mărește proporția compușilor fenolici totali, deoarece măslinii nu primesc o cantitate mare de apă în timpul maturării fructului. Acești factori climatici, în special temperatura ridicată, radiațiile UV și precipitațiile reduse, tipice pentru insula Brač, provoacă un stres ambiental favorabil metabolismului secundar al măslinilor și determină caracteristicile chimice și organoleptice specifice ale produsului „Bračko maslinovo ulje” descrise la punctul 3.2.

Pentru a crește suprafața de teren cultivat cât mai mult posibil, locuitorii din zonă au cultivat bucățile de teren care se găsc în mod natural prin defrișare, săpare și fertilizare. Terasarea a fost, în mod tradițional, principalul mod în care oamenii au modelat terenul pentru a crea noi zone pentru cultivare. Prin excavarea terenurilor în pantă și terasare, oamenii au redus suprafața de producție, dar, procedând astfel, au păstrat solul fertil și au permis cultivarea terenurilor. Solul cultivat astfel este cel mai potrivit pentru cultivarea măslinilor, iar plantațiile de măslini de pe insula Brač sunt situate pe terase.

Măslinii sunt prezenți pe insula Brač de peste 2 000 de ani. Dat fiind că măslinile au fost, de-a lungul timpului, cea mai importantă cultură de pe insula Brač, acestea au devenit un simbol pentru insulă, al cărei cel mai important soi de măslini – Oblica – este denumit Bračka (măslina Brač) în Catalogul mondial al soiurilor de măslini. Populația din Brač și-a adaptat mediul la nevoile de cultivare a măslinilor și a selectat Oblica drept cel mai bun soi. Prin plantarea și altoirea măslinilor sălbatici, acesta a devenit soiul dominant pe insulă, reprezentând peste 80 % din măslinile utilizate pentru producția de „Bračko maslinovo ulje”.

Soiul Oblica a fost ales ca soi predominant pe insula Brač datorită răspunsului său favorabil la stresul ambiental (temperaturi ridicate și lipsa apei), tocmai pentru că, în aceste condiții, acest soi mărește proporția compușilor fenolici totali în timp ce fructul este în curs de maturare, definind astfel caracteristicile organoleptice tipice ale produsului „Bračko maslinovo ulje”.

Calitatea superioară a produsului „Bračko maslinovo ulje” este caracteristica sa distinctivă. Analizele fizico-chimice și organoleptice ale produsului „Bračko maslinovo ulje” arată că este vorba despre un ulei de măslini extravirgin cu un procent scăzut de acizi grași liberi ($\leq 0,6$ %) și un indice de peroxid scăzut, cu o aromă de măslini proaspete și frunze/iarbă, cu o mediană a atributului fructat ≥ 3 și un gust amar și picant echilibrat, cu următoarele valori: mediana atributului amar ≥ 3 , mediana atributului picant ≥ 3 . „Bračko maslinovo ulje” nu prezintă defecte organoleptice; suma medianelor caracteristicilor organoleptice pozitive este de minimum 10.

Aceste caracteristici organoleptice ale produsului „Bračko maslinovo ulje” sunt rezultatul conținutului ridicat de compuși fenolici, antioxidanți naturali care influențează calitatea uleiului de măslini și stabilitatea sa la oxidare. Proporția și compoziția compușilor fenolici depind de factori agronomici, climatici, pedologici și tehnologici, cum ar fi soiul de măslini, condițiile climatice, gradul de coacere a fructelor și procesul de producție. Cantitatea totală de compuși fenolici din „Bračko maslinovo ulje” depășește 300 mg/kg de ulei.

Cei mai importanți factori umani care influențează specificitatea produsului „Bračko maslinovo ulje” sunt alegerea momentului de recoltare, modul în care măslinile sunt transportate și transformate în ulei și condițiile de depozitare. Recoltarea pe insula Brač începe la sfârșitul lunii septembrie sau la începutul lunii octombrie, când măslinile sunt foarte ușor colorate cu nuanțe mai închise și sunt încă ferme și, prin urmare, mai potrivite pentru a fi transportate la presă. Exploatarea măslinilor în acest stadiu de maturare reduce semnificativ randamentul uleiului, dar garantează calitatea înaltă a produsului „Bračko maslinovo ulje”. Perioada scurtă de timp dintre recoltare și prelucrare, transportul atent și procesul specific de transformare a măslinilor, în care temperatura pastei de măslini trebuie să fie sub 27 °C, au un impact pozitiv asupra caracteristicilor chimice și organoleptice specifice ale produsului „Bračko maslinovo ulje”. Datorită bunelor practici de depozitare, uleiul păstrează aceste caracteristici până când este vândut și consumat. Cercetările au arătat că această abordare a producției de ulei conferă produsului „Bračko maslinovo ulje” caracteristicile sale distinctive, cum ar fi o valoare scăzută pentru acizii grași liberi și un indice scăzut de peroxid, o valoare ridicată a compușilor fenolici totali, gustul amar și picant echilibrat și un gust fructat pronunțat.

Producția neîntreruptă de „Bračko maslinovo ulje” încă din secolul al XVI-lea, precum și perfecționarea constantă a tehnicilor agricole și a tehnologiei de transformare a măslinilor în ulei stau la baza reputației sale, care se reflectă în numeroasele premii pentru calitate pe care produsul le-a primit în trecut și pe care le primește și în prezent.

În concluzie, interacțiunea dintre caracteristicile specifice ale ariei geografice menționate mai sus și factorii umani care rezultă din acestea, proprietățile genetice și adaptarea soiului de măsline predominant Oblica la condițiile de mediu au o influență decisivă asupra caracteristicilor fizico-chimice și organoleptice specifice ale produsului „Bračko maslinovo ulje”.

Trimitere la publicarea caietului de sarcini

[Articolul 6 alineatul (1) al doilea paragraf din prezentul regulament]

https://poljoprivreda.gov.hr/UserDocsImages/dokumenti/hrana/zoi-zozp-zts/dokumenti-zoi-zozp-zts/SPECIFIKACIJA_BRACKO_MASLINOVO_ULJE.pdf

ISSN 1977-1029 (ediție electronică)
ISSN 1830-3668 (ediție tipărită)



Oficiul pentru Publicații
al Uniunii Europene
L-2985 Luxemburg
LUXEMBURG

RO