



Council of the  
European Union

Brussels, 2 October 2017  
(OR. en, ro)

12767/17

---

---

**Interinstitutional File:  
2017/0114 (COD)**

---

---

**TRANS 383  
FISC 207  
ENV 793  
CODEC 1495  
INST 356  
PARLNAT 242**

**COVER NOTE**

---

From:	Romanian Senate
date of receipt:	29 September 2017
To:	General Secretariat of the Council

---

Subject:	Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures <b>[doc. 9672/17 - COM(2017) 275 final]</b> – Opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality
----------	--

---

Delegations will find attached the above-mentioned document followed by a courtesy English translation.



Parlamentul României  
Senat

București, 26 septembrie 2017

## OPINIE

**privind Propunere de Directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri**

**COM (2017) 275 final**

Senatul României a examinat **Propunerea de Directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri – COM (2017) 275 final** conform Protocolului (nr. 2) anexat Tratatului de la Lisabona, de modificare a Tratatului privind Uniunea Europeană și a Tratatului de instituire a Comunității Europene, semnat la Lisabona la 13 decembrie 2007.

Având în vedere raportul Comisiei pentru afaceri europene 469/ 20.09.2017, **plenul Senatului**, în ședința din data de 25.09.2017, a constatat următoarele:

- 1. Prezenta propunere de directivă nu încalcă principiul subsidiarității și principiul proporționalității.**
- 2. În contextul aplicării taxelor la vehiculele grele de marfă, pentru utilizarea anumitor infrastructuri, se recomandă:**
  - a) Introducerea unei noi definiții privind „vehiculul de marfă” după cum urmează: „vehicul de marfă” înseamnă orice vehicul utilizat pentru transportul de mărfuri, vehicule specializate (ex. autobetoniere, automacarale), vehicule destinate prin construcție transportului simultan de persoane și marfă, în compartimente separate, precum și orice alt vehicul care nu este destinat exclusiv transportului de persoane;
  - b) Schimbarea sintagmei „călători” din cuprinsul traducerii în limba română a proiectului de directivă cu sintagma „persoane”;

- c) Modificarea și completarea definiției „autoturismului” la Art. 2 alin. (20), după cum urmează: autoturism înseamnă un vehicul destinat transportului de cel mult opt persoane, în afară de conducătorul auto și autorulote;
- d) Completarea Art. 7 alin. (2), astfel încât aplicarea taxelor de utilizare și de trecere să fie posibilă numai pe drumuri de importanță națională. Totodată, este oportună completarea paragrafului cu mențiuni din care să reiasă că nu este posibilă aplicarea de taxe de utilizare și de trecere pe drumuri secundare, cum ar fi drumurile locale și forestiere;
- e) Inserarea în cadrul Art. 7 a unui text din care să reiasă foarte clar faptul că un stat membru poate aplica taxe de utilizare sau taxe de trecere, pe infrastructuri finalizate cu mai mult de 30 de ani înainte de 10 iunie 2008, fără a fi posibilă recuperarea costurilor de construcție;
- f) Completarea Art. 7c, alin. (5), după cum urmează:

Un stat membru poate deroga, până la 31 decembrie 2023, de la cerința de aplicare a taxei bazate pe costurile externe, în cazul oricărei dintre următoarele situații:

- (i) această cerință 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 în sistemul de taxare în cauză;

- g) Completarea Art. 7ga, alin. (2), cu următoarea derogare:

Un stat membru poate deroga, până la 31 decembrie 2027, de la cerința de aplicare a taxei bazate pe costurile externe, în cazul oricărei dintre următoarele situații:

- (i) această cerință 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 în sistemul de taxare în cauză;

- h) Inserarea în Art. 7ga alin. (11) lit. a) a unui text care să prevadă că statele membre sunt obligate să asigure puncte de vânzare 24 de ore din 24, atât la punctele de frontieră, cât și în interiorul țării, astfel încât să fie asigurate cel puțin două metode de plată, numerar și card și să nu fie impusă plata la frontieră, locul de achiziție fiind la alegerea utilizatorului;

- i) Modificarea Art. 7j, după cum urmează:

(a) la alineatul (1), a doua teză se înlocuiește cu următorul text:

„În acest scop, statele membre cooperează, pentru stabilirea metodelor care să permită utilizatorilor rutieri să plătească taxele de trecere și de utilizare 24 de ore din 24, cel puțin la punctele de vânzare importante, utilizând mijloacele obișnuite de plată, în interiorul și în exteriorul statelor membre în care se aplică aceste taxe.

Statele membre sunt obligate să asigure puncte de vânzare 24 de ore din 24, atât la punctele de frontieră, cât și în interiorul țării, astfel încât să fie asigurate cel puțin două metode de plată, numerar și card și să nu fie impusă plata la frontieră, locul de achiziție fiind la alegerea utilizatorului.”;

- j) Completarea Anexei IIIb „Valorile de referință ale taxei bazate pe costurile externe”, la alineatul (e), cu titlul „Combinății de vehicule (vehicule articulate și autotrenuri)”, prin introducerea categoriilor de vehicule „3+1 axe”, „2+4 axe” și modificarea categoriei de vehicule „8 sau 9 axe” cu „cel puțin 8 axe”.

**p. Președintele Senatului**



**Iulian – Claudiu MANDA**

*Courtesy translation*



Romanian Parliament  
Senate

---

Bucharest, September, 26, 2017

**OPINION**

***Regarding the Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures***

***COM (2017) 275 final***

**The Romanian Senate** examined the **Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures – COM (2017) 275 final** – according to the provisions of the Treaty of Lisbon (Protocol no. 2).

Taking into account the report of 469/ September, 20, 2017 of our permanent Committee on European Affairs, **the Plenum of the Senate**, during its session of September, 25, 2017, decided as follows:

- 1. This Regulation does not violates principles of subsidiarity and proportionality.**
- 2. Within the amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures, the following are strongly recommended to pursue:**
  - a) The introduction of a new definition of “goods vehicle” as follows: goods vehicle means any vehicle used for the carriage of goods, specialized vehicles (e.g. truck mixers, cranes), vehicles for the simultaneous persons and goods transport, separate wagons and any other vehicle that is not intended for the carriage of passengers;
  - b) Changing “travelers” with “people” from the Romanian translation of the Directive;
  - c) Modification and completion of the definition “passenger car” in Article 2 paragraph (20) as follows: a passenger car means a vehicle intended for the carriage of not more than eight persons other than the driver and the campers;
  - d) Completing the Article 7 paragraph (2) so that the application of tolls and users charges is only possible on national importance roads. At the same time, it is appropriate to supplement the

paragraph with indications that it is not possible to apply tolls and users charges on secondary roads, such as local and forestry roads;

- e) Inserting a text in the Article 7 which makes it very clear that a Member State may apply tolls or user charges on infrastructure completed more than 30 years before 10 June 2008 without being possible recovery of construction costs;
- f) Completing the Article 7c paragraph (5) as follows:
  - Until 31 December 2023, a Member State may derogate from the amount of the external-cost charge in any of the following situations:
    - (i) this requirement would seriously compromise the coherence of the charging systems on the Member State territory;
    - (ii) it would not be technically practicable to introduce such differentiations in the taxation system in question;
- g) Completing the Article 7ga, paragraph (2) with the following derogation:
  - Until 31 December 2023, a Member State may derogate from the amount of the external-cost charge in any of the following situations:
    - (i) this requirement would seriously compromise the coherence of the charging systems in its territory;
    - (ii) it would not be technically practicable to introduce such differentiation into the taxation system in question;
- h) Inserting a text in the Article 7ga paragraph (11a) which stipulates that Member States has the obligation to pay tolls and user charges 24 hours a day, both at the border and within the country, so as to ensure at least two methods of payment, cash and card, and not to be charged at the border, the place of purchase being at the choice of the user;
- i) Article 7j is amended as follows:


(a) in paragraph 1, the second sentence is replaced by the following:

“To that end, Member States shall cooperate in establishing methods for enabling road users to pay tolls and user charges 24 hours a day, at least at major sales outlets, using common means of payment, inside and outside the Member States in which they are applied.

Member States has the obligation to pay tolls and user charges 24 hours a day, both at the border and within the country, so as to ensure at least two methods of payment, cash and card, and not to be charged at the border, the place of purchase being at the choice of the user;

- j) Completing the Annex IIIb “Reference values of the external-cost charge” in paragraph (e), entitled “Vehicle combinations (articulated vehicles and road trains)”, by introducing the categories of vehicles “3+1 axles”, “2+4 axles” and the modification of the “8 or 9 axes” category of “at least 8 axes”.

**p. Speaker of the Senate**

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Iulian-Claudiu MANDA', followed by a long horizontal line extending to the right.

**Iulian – Claudiu MANDA**