

DIRECTIVA 1999/62/CE din 17 iunie 1999

de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri

EMITENT: Parlamentul European și Consiliul
PRIMA PUBLICARE: Jurnalul Oficial nr. L 187/1999, p. 42 - 50
Descriptor CELEX: 31999L0062
Descriptor natural: Directivă 62 1999
Descriptor serial: Directivă 1999 62

Numai legislația Comunităților Europene tipărită în ediția pe hârtie a Jurnalului Oficial al Uniunii Europene este considerată autentică.

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 71 alineatul (1) și articolul 93,

având în vedere propunerea Comisiei*1),

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social*2),

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor*3),

hotărând în conformitate cu procedura stabilită la articolul 251 din tratat*4),

întrucât:

(1) Eliminarea denaturării regulilor concurenței între întreprinderile de transport din statele membre necesită atât armonizarea sistemelor de taxare, cât și stabilirea unor mecanisme corecte pentru impunerea costurilor de infrastructură asupra transportatorilor.

(2) Aceste obiective pot fi atinse numai în etape.

(3) S-a ajuns deja la un nivel de armonizare a sistemelor de taxare, prin adoptarea Directivei 92/81/CEE a Consiliului din 19 octombrie 1992 privind armonizarea structurilor accizelor pentru uleiurile minerale*5) și a Directivei 92/82/CEE a Consiliului din 19 octombrie 1992 privind apropierea ratelor accizelor pentru uleiurile minerale*6).

(4) Prin hotărârea din 5 iulie 1995 în cazul C-21/94 Parlamentul European contra Consiliului*7), Curtea de Justiție a Comunităților Europene a anulat Directiva 93/89/CEE a Consiliului din 25 octombrie 1993 privind aplicarea de către statele membre a taxelor pe anumite vehicule utilizate la transportul rutier de mărfuri, a taxelor de trecere și a taxelor de utilizare pentru folosirea anumitor infrastructuri*8), menținând în același timp efectele respectivei directive până când Consiliul adoptă o nouă directivă; prin urmare, Directiva 93/89/CEE este înlocuită prin prezenta directivă.

(5) În condițiile actuale, adaptarea sistemelor de impozitare naționale trebuie să se limiteze la vehiculele comerciale cu o greutate mai mare decât o anumită încărcătură totală.

(6) În acest scop, trebuie stabilite valori minime pentru taxele pe vehicule aplicate în prezent de către statele membre sau orice taxe care le-ar succeda.

(7) Ar trebui încurajată utilizarea vehiculelor mai puțin poluante și care nu deteriorează șoselele, prin diferențierea taxelor sau tarifelor, cu condiția ca această diferențiere să nu interfereze cu funcționarea pieței interne.

(8) Este oportun ca anumitor state membre să li se permită o perioadă de derogare de la tarifele minime, pentru a facilita adaptarea la valorile cerute de prezenta directivă;

(9) La unele activități de transport intern local cu impact redus asupra pieței de transport a Comunității, se aplică în prezent valori reduse pentru taxele pe vehicule; pentru a asigura o tranziție lină, statele membre ar trebui autorizate să stabilească derogări temporare de la tarifele minime.

(10) Statele membre trebuie să fie abilitate să aplice tarife reduse sau scutiri de taxe pe vehicule, în cazul vehiculelor a căror utilizare nu poate afecta piața de transport a Comunității.

(11) Pentru a permite rezolvarea anumitor situații speciale, trebuie stabilită o procedură prin care statele membre să fie abilitate să mențină scutiri și reduceri suplimentare.

(12) Denaturările existente ale concurenței nu pot fi eliminate numai prin armonizarea taxelor sau accizelor pentru combustibili; cu toate acestea, până când se stabilesc forme de taxare mai potrivite din punct de vedere tehnic și economic, aceste denaturări pot fi atenuate prin posibilitatea de a reține sau introduce taxe de trecere și/sau de utilizare pentru folosirea autostrăzilor; în plus, trebuie ca statele membre să fie abilitate să impună taxe pentru utilizarea podurilor, tunelelor și trecătorilor montane.

(13) Având în vedere condițiile specifice de pe anumite rute din Alpi, poate fi oportun ca un stat membru să nu mai aplice un sistem de taxe de utilizare pe o porțiune bine definită din rețeaua de autostrăzi a acestuia, pentru a permite aplicarea unei taxe pentru infrastructură.

(14) Taxele de trecere și taxele de utilizare nu trebuie să fie discriminatorii și nici să presupună formalități excesive sau să creeze obstacole la granițele interne; de aceea, trebuie luate măsuri adecvate pentru a permite plata taxelor de trecere și de utilizare în orice moment și cu mijloace diferite de plată.

(15) Valorile taxelor de utilizare trebuie să se bazeze pe durata utilizării infrastructurii respective și să fie diferențiate în funcție de costurile cauzate de vehiculele rutiere.

(16) Trebuie aplicate temporar valori reduse pentru taxele de utilizare în cazul vehiculelor înmatriculate în Grecia, ținând cont de dificultățile cauzate de poziția geopolitică.

(17) Pentru a asigura o aplicare omogenă a taxelor de trecere și de utilizare, trebuie stabilite anumite norme pentru a determina modul în care sunt aplicate acestea, cum ar fi caracteristicile infrastructurii la care se pot aplica, valorile maxime ale anumitor tarife și alte condiții generale care trebuie respectate; taxele de trecere medii ponderate trebuie să fie legate de costurile de construcție, exploatare și dezvoltare a rețelei de infrastructură respective.

(18) Statele membre trebuie să poată atribui protecției mediului și dezvoltării echilibrate a rețelei de transport un procent din valoarea taxelor de trecere sau de utilizare, cu condiția ca această valoare să fie calculată în conformitate cu dispozițiile prezentei directive.

(19) Valorile din prezenta directivă, exprimate în unitățile monetare naționale ale statelor membre care au adoptat euro, au fost stabilite la 1 ianuarie 1999, când valoarea unui euro a fost determinată în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2866/98 al Consiliului din 31 decembrie 1998 privind ratele de schimb între euro și monedele statelor membre care au adoptat euro*9); este oportun ca statele membre care nu au adoptat euro să analizeze anual valorile din prezenta directivă în monede naționale și să le adapteze, dacă este cazul; adaptările anuale ale monedelor naționale pot să nu fie obligatorii, dacă schimbul care rezultă din aplicarea noilor rate de schimb este sub un anumit nivel al procentajului.

(20) Trebuie aplicat principiul teritorialității; două sau mai multe state membre pot coopera în sensul introducerii unui sistem comun de taxe de utilizare, care trebuie să respecte anumite condiții suplimentare.

(21) În conformitate cu principiul proporționalității, prezenta directivă se limitează la minimum necesar pentru atingerea obiectivelor de la articolul 5 alineatul (3) din tratat.

(22) Trebuie stabilit un program strict pentru analizarea dispozițiilor prezentei directive și dacă este necesar, să se ia în considerare modificările ce trebuie să se aducă, pentru a elabora un sistem de taxare mai teritorial,

*1) JO C 59, 26.2.1997, p. 9.

*2) JO C 206, 7.7.1997, p. 17

*3) Aviz emis la 3 iunie 1999 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial).

*4) Avizul Parlamentului European din 17 iulie 1997 (JO C 286, 22.9.1997, p. 217), Poziția comună a Consiliului din 18 ianuarie 1999 (JO C

58, 1.3.1999, p. 1) și Decizia Parlamentului European din 7 mai 1999 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial).

*5) JO L 316, 31.10.1992, p. 12. Directivă modificată ultima dată de Directiva 94/74/CE (JO L 365, 31.12.1994, p. 46)

*6) JO L 316, 31.10.1992, p. 19. Directivă modificată de Directiva 94/74/CE. [1995] ECR I-1827.

*7) JO L 36, 9.2.1988, p. 33. Directivă modificată ultima dată de Directiva 96/1/CE (JO L 40, 17.2.1996, p. 1)

*8) JO L 279, 12.11.1993, p. 32.

*9) JO L 359, 31.12.1998, p. 1.

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

CAPITOLUL I

Dispoziții generale

ART. 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.

ART. 2

În înțelesul prezentei directive:

(a) "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 temporar, 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, sau o cale pietonală;

(iii) este proiectată special ca autostradă;

(b) "taxă de trecere" înseamnă mijlocul de plată al unei anumite sume pentru un vehicul care parcurge distanța dintre două puncte de pe

infrastructurile menționate la articolul 7 alineatul (2); suma se determină în funcție de distanța parcursă și de tipul vehiculului;

(c) "taxa de utilizare" înseamnă plata unei anumite sume care conferă dreptul unui vehicul de a utiliza o perioadă dată infrastructurile menționate la articolul 7 alineatul (2);

(d) "vehicul" înseamnă un autovehicul sau o combinație de vehicule articulate, destinat exclusiv transportului rutier de mărfuri și cu o greutate încărcată brută maxim admisă de minimum 12 tone,

(e) "vehicul EURO I" înseamnă un vehicul cu caracteristicile stabilite în linia A din tabelul de la punctul 8.3.1.1 din Anexa I la Directiva 88/77/CEE a Consiliului din 3 decembrie 1987 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile ce trebuie luate împotriva emisiei de poluanți sub formă de gaze și particule de la motoarele diesel utilizate la vehicule*1);

(f) "vehicul EURO II" înseamnă un vehicul cu caracteristicile stabilite în linia B din tabelul de la punctul 8.3.1.1 din Anexa I la Directiva 88/77/CEE a Consiliului.

*1) JO L 36, 9.2.1988, p. 33. Directivă modificată ultima dată de Directiva 96/1/CE (JO L 40, 17.2.1996, p. 1).

CAPITOLUL II

Taxarea vehiculului

ART. 3

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

- Belgia:

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

- Danemarca:

vaegtafgift of motorkeretrajer m.v.;

- Germania:

Kraftfahrzeugsteuer;

- Grecia:

Tele kukloporias*)

*) Literele grecești au fost transformate în litere latine.

- Spania:

(a) impuesto sobre vehiculos de tracción mecánica;

(b) impuesto sobre actividades economicas (doar în ceea ce privește valoarea taxelor percepute pentru autovehicule);

- Franța:

(a) taxe spéciales sur certains véhicules routiers;

(b) taxe différentielle sur les véhicules a moteur;

- Irlanda:

vehicle excise duty;

- Italia:

(a) tassa automobilistica;

(b) addizionale del 5% sulla tassa automobilistica;

- Luxemburg:

taxe sur les véhicules automoteurs;

- Țările de Jos:

motorrijtuigenbelasting

- Austria:

Kraftfahrzeugsteuer;

- Portugalia:

(a) imposto de camionagem;

(b) imposto de circulação;

- Finlanda:

varsinainen ajoneuvovero/egentlig gordonsskatt;

- Suedia:

fordonsskatt;

- Regatul Unit:

(a) vehicle excise duty;

(b) motor vehicles license.

(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.

ART. 4

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

ART. 5

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

ART. 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 aceluși 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 înaintează, de asemenea, toate informațiile necesare. În termen de o lună, Comisia informează celelalte state membre cu privire la propunerea de scutire sau de reducere.

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.

*1) JO L 368, 17.12.1992, p. 38.

CAPITOLUL III

Taxe de trecere și taxe de utilizare

ART. 7

(1) Statele membre pot menține sau introduce taxe rutiere și/sau de utilizator în condițiile stabilite la alineatele (2)-(10).

(2) (a) Taxele de trecere și de utilizare se aplică doar utilizatorilor de autostrăzi sau de alte șosele cu mai multe benzi de circulație, cu caracteristici similare autostrăzilor, sau utilizatorilor de poduri, tunele și trecători montane.

Cu toate acestea, într-un stat membru în care nu există o rețea generală de autostrăzi sau șosele duble cu caracteristici similare, taxele de trecere și de utilizare se pot aplica, în statul respectiv, utilizatorilor categoriei de drumuri cu nivel tehnic cel mai ridicat;

(b) în urma consultărilor cu Comisia și în conformitate cu procedura stabilită în Decizia Consiliului din 21 martie 1962 de instituire a unei proceduri pentru examinarea prealabilă și consultarea în privința anumitor acte cu putere de lege și acte administrative referitoare la transport propuse în statele membre*1);

(i) taxele de trecere și de utilizare se pot impune și utilizatorilor altor secțiuni din rețeaua principală de drumuri, în special

- dacă există motive de siguranță pentru a proceda astfel;
- într-un stat membru unde nu există o rețea coerentă de autostrăzi sau șosele duble cu caracteristici similare în cea mai mare parte a statului, în acea parte de țară, dar numai pe șosele utilizate pentru transportul greu de mărfuri internațional și inter-regional, cu condiția ca cererea de trafic și densitatea populației să nu justifice economic construirea de autostrăzi sau șosele duble cu caracteristici similare;

(ii) statele membre interesate pot încheia convenții speciale pentru porțiunile de graniță;

(iii) Austria poate acorda scutiri de la taxa austriacă de utilizator pe porțiunea de autostradă dintre Kufstein și Brenner.

(3) Se poate ca taxa de trecere și de utilizare nu se pot impune simultan pentru utilizarea unei singure secțiuni de drum. Cu toate acestea, statele membre mai pot impune taxe de trecere pe rețelele unde se percep taxe pentru utilizarea podurilor, tunelelor și trecătorilor montane.

(4) Taxele de trecere și de utilizare nu pot face discriminări, direct sau indirect, din motive legate de naționalitatea transportatorului rutier sau de originea sau destinația vehiculului.

(5) Aplicarea și colectarea taxelor de trecere și de utilizare și urmărirea plății acestora se fac în așa fel încât fluxul liber de trafic să fie stânjenit cât se poate de puțin și să se evite controalele și verificările obligatorii exercitate la granițele interne ale Comunității. În acest scop, statele membre cooperează pentru a stabili metode care să permită transportatorilor rutieri să plătească taxele de utilizare 24 ore pe zi, cel puțin la punctele de vânzare importante, utilizând toate mijloacele obișnuite de plată, în interiorul și exteriorul statelor membre în care se aplică acestea. Statele membre oferă facilitățile adecvate la punctele de plată a taxelor de trecere și de utilizare, astfel încât să se mențină siguranța rutieră normală.

(6) Fiecare stat membru poate prevedea ca vehiculele înmatriculate în statul membru respectiv să suporte taxele de utilizare pentru folosirea întregii rețele de drumuri de pe teritoriul acestuia.

(7) Taxele de utilizare, inclusiv costurile administrative, pentru toate categoriile de vehicule se stabilesc de către statele membre respective la o valoare care să nu fie mai mare decât tarifele maxime stabilite în Anexa II.

La 1 iulie 2002 și la fiecare doi ani după aceea, aceste niveluri maxime se revizuiesc. Dacă este necesar, Comisia face propuneri pentru adaptările corespunzătoare, iar Parlamentul European și Consiliul hotărăsc asupra lor, în conformitate cu condițiile stabilite în tratat.

Statele membre care aplică o taxă de utilizare trebuie să aplice, până la doi ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive, o reducere de 50% a valorilor taxelor de utilizare pentru vehiculele înregistrate în Grecia, datorită poziției sale geopolitice. Comisia poate decide dacă autorizează o prelungire a acestei reduceri aplicate de către statele membre respective, de la un an la altul.

(8) Valorile taxelor de utilizare trebuie să fie proporționale cu durata utilizării infrastructurii.

Un stat membru poate aplica doar valori anuale pentru vehiculele înmatriculate în statul respectiv.

(9) Taxele de trecere medii ponderate trebuie corelate cu costurile pentru construcția, funcționarea și dezvoltarea rețelei de infrastructuri respective.

(10) Fără a aduce atingere taxelor de trecere medii ponderate menționate la alineatul (9), statele membre pot varia valorile taxelor rutiere aplicate în funcție de:

(a) clasele de emisii ale vehiculelor, cu condiția ca nici o taxă de trecere să nu fie mai mare cu 50% față de taxa de trecere aplicată pentru vehiculele echivalente care respectă standardele cele mai severe privind emisiile;

(b) momentul zilei, cu condiția ca nici o taxă de trecere să nu fie mai mare cu 100% față de taxa de trecere aplicată în timpul perioadei celei mai ieftine din zi.

Variațiile taxelor de trecere, aplicate în funcție de clasele de emisii ale vehiculelor sau de momentul zilei, trebuie să fie proporționale cu obiectivul urmărit.

*1) JO 23, 3.4.1962, p. 720/62. Decizie modificată ultima dată de Decizia 73/402/CEE (JO L 347, 17.12.1973, p. 48).

ART. 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);

(b) plata taxei comune de utilizare oferă acces la rețeaua, așa cum este definit de către statele membre participante în conformitate cu articolul 7 alineatul (2);

(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.

CAPITOLUL IV

Dispoziții finale

ART. 9

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

(a) taxelor specifice:

- percepute la înmatricularea vehiculului

sau

- impuse vehiculelor sau încărcăturilor cu greutate și dimensiuni necorespunzătoare;

(b) taxelor de parcare și taxelor specifice traficului urban;

(c) taxelor reglementatorii prevăzute special pentru combaterea aglomerațiilor la anumite ore și în anumite locuri.

(2) Directiva nu împiedică nici atribuirea de către statele membre a unui procentaj pentru protecția mediului și dezvoltarea echilibrată a rețelei de transport, din suma obținută din încasarea taxei de utilizare sau a taxei de trecere, cu condiția ca respectiva sumă să fie calculată în conformitate cu articolul 7 alineatele (7) și (9).

ART. 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 Comunităților 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.

ART. 11

(1) Înainte de data menționată la articolul 7 alineatul (7) al doilea paragraf, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive, ținând cont de evoluțiile tehnologice și de aglomerările traficului.

(2) Statele membre înaintează Comisiei informațiile necesare cu cel puțin șase luni înaintea datelor menționate în alineatul (1), astfel încât Comisia să poată întocmi raportul de mai sus.

(3) Statele membre care introduc sisteme electronice de percepere a taxelor de trecere și de utilizare cooperează în vederea obținerii unui nivel corespunzător de interoperabilitate.

ART. 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.

ART. 13

86	13	14	31
121	14	15	86
274	15	18	121

Trei axe

54	15	17	31
111	17	19	54
144	19	21	111
222	21	23	144
345	23	25	222
345	25	26	222

Patru axe

146	23	25	144
228	25	27	146
362	27	29	228
537	29	31	362
537	31	32	362

*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 sisteme de suspensie pentru motoare	Mai puțin de	Ax(e) motor(oare) cu suspensie pneumatică sau echivalentele recunoscute*1)	Alte axele
--	--------------	---	---------------

2 + 1 axe			
0	12	14	0
0	14	16	0
0	16	18	0
32	18	20	14
75	20	22	32
97	22	23	75
175	23	25	97
307	25	28	175

2 + 2 axe			
70	23	25	30
115	25	26	70
169	26	28	115
204	28	29	169
335	29	31	204
465	31	33	335
706	33	36	465
706	36	38	465

2 + 3 axe

515	36	38	370
700	38	40	515

3 + 2 axe			
454	36	38	327
628	38	40	454
929	40	44	628

3 + 3 axe			
225	36	38	186
336	38	40	225
535	40	44	336

*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 greutateilor maxime admise în traficul internațional (JO L 235, 17.9.1996, p. 59).

ANEXA II

VALORILE MAXIME ÎN EURO ALE TAXELOR DE UTILIZARE, INCLUSIV COSTURILE ADMINISTRATIVE, MENȚIONATE LA ARTICOLUL 7 ALINEATUL (7)

Anual		maximum trei axe	minimum
patru axe			
550	NON-EURO	960	1
400	EURO I	850	1
250	EURO II și mai puțin poluante	750	1

Lunar și săptămânal

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

Zilnic

Taxele zilnice de utilizare pe zi sunt egale pentru toate categoriile de vehicule și se ridică la 8 EUR.