

DEPARTAMENTUL DE STUDII PARLAMENTARE ȘI POLITICI UE
DIRECȚIA STUDII ȘI DOCUMENTARE LEGISLATIVĂ

**ASPECTE ALE POLITICILOR PRIVIND TAXAREA CIRCULAȚIEI
AUTOVEHICULELOR ÎN ZONELE PROTEJATE ALE ORAȘELOR
ÎNTR-O SERIE DE STATE MEMBRE UE ȘI NORVEGIA**

DECEMBRIE 2019

Documentare și sinteză: Dan Alexandreanu - consilier parlamentar

Lucrările elaborate în cadrul Direcției studii și documentare legislativă sunt cu caracter documentar și nu reprezintă punctul de vedere al Camerei Deputaților.

* Lucrările elaborate în cadrul Direcției studii și documentare legislativă sunt cu caracter documentar și nu reprezintă punctul de vedere al Camerei Deputaților.

C U P R I N S

INTRODUCERE	4
AUSTRIA	5
BELGIA	5
CEHIA	7
DANEMARCA	8
FINLANDA	8
FRANȚA	8
GERMANIA	10
GRECIA	11
ITALIA	11
MAREA BRITANIE	12
SPANIA	13
SUEDIA	13
UNGARIA	15
NORVEGIA	15

INTRODUCERE

Datorită poluării cu particule mici, pulberi și oxizi de azot din ce în ce mai ridicate în orașe și comunități locale, restricțiile de circulație și crearea de zone de mediu protejate de circulație s-au impus din ce în ce mai mult în traficul european.

Directiva UE privind calitatea aerului nr. 2008/50/EC¹ este baza legală pentru reducerea amenințărilor pentru sănătate cauzate de particulele mici, pulberi și dioxidul de azot. Această directivă a avut ca rezultat adoptarea de norme și reglementări naționale, care sunt apoi puse în aplicare, fie la nivel regional sau național în țările UE, fie sunt aplicate în orașe și comunități prin reglementări locale.

Conform prevederilor directivei, trebuie să existe o abordare comună privind evaluarea calității aerului înconjurător în conformitate cu criterii comune de evaluare. Pentru evaluarea calității aerului înconjurător trebuie să se țină seama de dimensiunea populațiilor și a ecosistemelor expuse poluării aerului, impunându-se defalcarea teritoriului fiecărui stat membru în zone sau aglomerări care să reflecte densitatea populației.

Tot mai multe orașe introduc o varietate de scheme de îmbunătățire a calității aerului urban prin limitarea numărului sau a tipurilor de automobile care pot intra în zonele din centrele orașelor.

Mașinile diesel sunt printre cele mai importante surse de poluare a aerului urban. În decembrie 2016, primarii din Paris, Madrid, Atena și Mexico City au anunțat planurile de a interzice mașinile diesel și autoutilitarele de același tip pe drumurile și șoselele din aceste orașe până în anul 2025.

În urma conflictului creat de dispozitivele instalate pe mașinile diesel, care au denaturat testele de poluare a aerului și au făcut ca mașinile diesel să pară mai "curate" decât erau, în septembrie 2015, cetățenii europeni au conștientizat că, în condiții normale de conducere, emisiile de oxid de azot ale unor vehicule diesel au depășit limitele legale de peste 10 ori.

Autoritatea sanitară a UE a raportat că oxizii de azot (NO_x) și poluarea aerului cu particule fine provoacă până la 400.000 de decese premature în fiecare an în Uniunea Europeană și agravează o serie de riscuri pentru sănătate.

Nu este aplicat un model cu dimensiuni unice pentru stoparea acestui fenomen. Însă se stabilesc pârghiile unei politici care ar putea conduce, în cele din urmă, la eliminarea motoarelor cu ardere internă în general, și a mașinilor diesel, în special, din orașe.

Guvernul norvegian a susținut deja vânzările de vehicule electrice prin subvenții și reguli clare care favorizează utilizarea acestora. În anul 2017, țara scandinavă a anunțat că va interzice vânzarea internă a noilor mașini pe motorină și pe benzină începând cu anul 2025 - cea mai devreme dată pentru o astfel de interdicție în lume.

Alte țări, inclusiv Franța, Germania, India și China, au anunțat că vor urma procesul, deși unele nu au stabilit încă termene ferme. O serie de factori responsabili au anunțat că Franța se va angaja să interzică utilizarea mașinilor până în anul 2040, iar Guvernul Indiei intenționează să interzică vânzările de mașini noi alimentate cu motoare cu combustie internă până în anul 2030.

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008L0050&from=RO>

AUSTRIA

Autocolantul de mediu este obligatoriu în Austria pentru camioanele din categoria N1-N3, din anul 2015, care intră într-una din cele 6 zone de mediu.

Acest însemn de mediu este obligatoriu pentru toate vehiculele începând de la standardul de emisii euro 1, dar intrarea în zona de mediu este permisă în mare parte vehiculelor care au cel puțin standardul euro 2. Scopul principal al acestei măsuri este îmbunătățirea calității aerului pe termen scurt și reducerea emisiilor de particule, pulberi și oxizi de azot.

Cele 6 zone de mediu nu sunt de obicei limitate la un singur oraș, ci acoperă regiuni întregi. În acest moment, "zonele cu emisii reduse" au fost create în Viena, Austria Superioară, Austria Inferioară, Stiria, Tirol și Burgenland, cu extindere către întreaga provincie sau părți ale autostrăzilor. Încălcarea cerinței de purtare de autocolante se sancționează cu amendă de până la 2.200 de euro.

BELGIA

Regulamentul se aplică pentru următoarele vehicule, înregistrate în Belgia sau în străinătate: - autovehicule; - autoutilitare, cu masa mai mică de 3,5 tone (categoria vehiculului N1 pe documentele de înmatriculare); - autobuze și autocare².

Din anul 2020, criteriile de acces se schimbă, vehiculele diesel standard euro3 fiind interzise în regiune. Intrarea în regiunile protejate este posibilă folosind un permis de acces (care permite un acces maxim de 8 zile/an/vehicul). Vehiculele adaptate pentru circulația pe gaz (GPL) sunt considerate vehicule pe benzină.

DIESEL	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
EURO 6, 6b, 6d, temp / VI	Acces	Acces	Acces	Acces	Acces	Acces	Acces	Acces
EURO 5, 5a, 5b / V sau EEV	Acces	Acces	Acces	Acces	Acces	Acces	Acces	Fără acces*
EURO 4 / IV	Acces	Acces	Acces	Acces	Fără acces*	Fără acces*	Fără acces*	Fără acces*
EURO 3 / III	Acces	Acces	Fără acces*	Fără acces*	Fără acces*	Fără acces*	Fără acces*	Fără acces*

² <https://lez.brussels/en/content/affected-vehicles>

<i>DIESEL</i>	<i>2018</i>	<i>2019</i>	<i>2020</i>	<i>2021</i>	<i>2022</i>	<i>2023</i>	<i>2024</i>	<i>2025</i>
EURO 2 / II	Acces	Fără acces*	Fără acces*	Fără acces*	Fără acces*	Fără acces*	Fără acces*	Fără acces*
EURO 1 / I	Fără acces*	Fără acces*	Fără acces*	Fără acces*	Fără acces*	Fără acces*	Fără acces*	Fără acces*
Fără standard EURO	Fără acces*	Fără acces*	Fără acces*	Fără acces*	Fără acces*	Fără acces*	Fără acces*	Fără acces*

* Un maxim de 8 zile/an/vehicul este disponibil prin achiziționarea unui permis
- 35 euro/zi

<i>PETROL / GPL / GNC</i>	<i>2018</i>	<i>2019</i>	<i>2020</i>	<i>2021</i>	<i>2022</i>	<i>2023</i>	<i>2024</i>	<i>2025</i>
EURO 6, 6b, 6d, temp / VI	Acces	Acces	Acces	Acces	Acces	Acces	Acces	Acces
EURO 5, 5a, 5b / V sau EE/V	Acces	Acces	Acces	Acces	Acces	Acces	Acces	Acces
EURO 4 / IV	Acces	Acces	Acces	Acces	Acces	Acces	Acces	Acces
EURO 3 / III	Acces	Acces	Acces	Acces	Acces	Acces	Acces	Acces
EURO 2 / II	Acces	Acces	Acces	Acces	Acces	Acces	Acces	Fără acces*
EURO 1 / I	Acces	Fără acces*	Fără acces*	Fără acces*	Fără acces*	Fără acces*	Fără acces*	Fără acces*

PETROL / GPL / GNC	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Nu există standard EURO	Acces	Fără acces*	Fără acces*	Fără acces*	Fără acces*	Fără acces*	Fără acces*	Fără acces*

* Un maxim de 8 zile/an/vehicul este disponibil prin achiziționarea unui permis
- 35 euro/zi

Exemple:

- Anvers - nu se circulă în cea mai mare parte a centrului istoric și în cartierul comercial;
- Bruxelles - cea mai mare parte a centrului istoric este a doua cea mai mare zonă liberă de mașini din Europa;
- Liège - cea mai mare parte din zona istorică;
- Louvain-la-Neuve - oraș universitar în care străzile și parcarele autovehiculelor sunt sub străzile pietonale;
- Gent - întreg centrul orașului. Transportul public, precum și deținătorii de autorizații pot intra în zonă, dar nu pot depăși 20 km/h;
- Hasselt și Kortrijk sunt două orașe unde traficul auto este deosebit de limitat.

CEHIA

În zona de mediu din Praga (Praga 1) există o interdicție de conducere a autobuzelor (M2, M3) și camioanelor (N2, N3) de masă mai mare de 3,5 tone cu standardele euro 0 - 3. Vehiculele cu standarde euro 4 - 6 pot intra în zonă, dar trebuie să se înregistreze într-o bază de date.

Green-Zones oferă serviciul său de înregistrare (pentru camioane) pentru zona de mediu Praga 1 și eliberează un certificat REG-Zones Verzi pentru vehiculul înmatriculat. Certificatul de înregistrare (Certificatul REG) pentru zonele europene de mediu dezvoltate de Green-Zones confirmă cumpărătorului că Green-Zones și-a înregistrat vehiculul pentru o zonă de mediu din Republica Cehă, în conformitate cu prevederile legale.

Circulația nu este permisă permanent, de luni până vineri între orele 8:00 și 18:00 pentru camioane și 24 de ore din 24 pentru autobuze.

În general, utilizarea de autocaravane și mașini de epocă este permisă fiind necesar un abonament pentru aplicația Green-Zones, disponibil la un preț de 7,90 euro / lună sau 29,90 euro / an, care nu se reînnoiește automat după data de expirare.

DANEMARCA

Începând cu anii '60, în Copenhaga au fost construite zone pietonale în centrul orașului, fiind realizate peste 300 de kilometri de drumuri doar pentru biciclete.

Primăria a interzis circulația mașinilor diesel în oraș din anul 2019. Regula nu se va aplica automobilelor cumpărate și înmatriculate în anul 2018, autoutilitarele diesel și camioanele de aprovizionare.

În cele 4 zone importante de mediu protejat, existente pe teritoriul țării, este obligatorie utilizarea unui *EcoSticker*, fapt ce a condus la reducerea emisiilor de particule fine. Camioanele și autobuzele, în special cele care au un standard euro 3, cele mai poluante, trebuie să fie echipate cu un filtru de particule, iar camioanele diesel și autobuzele euro 1 și 2 sunt excluse definitiv din zonele de mediu. Amenda pentru lipsa filtrelor de particule este de 2.700 de euro.

În acest scop, guvernul danez a modificat în 2006 legea mediului, pentru a permite municipalităților din Copenhaga, Aalborg, Aarhus și Odense să înființeze zone de mediu și să decidă asupra formei și contururilor lor.

FINLANDA

Finlanda are o mare varietate de arii protejate, cu statuti și obiective juridice diferite. Diferitele tipuri de zone se găsesc pe întreg teritoriul țării, chiar și în mai multe regiuni urbane ale Finlandei, unde diferă integrarea lor în zonele urbane și / sau metropolitane. Unele arii protejate ocupă interstiții în structura urbană, în timp ce altele sunt componente integrante ale spațiului urban și contribuie chiar la procesul de metropolizare. Gradul în care o zonă protejată este integrată în mediul urban depinde de legăturile sale cu regiunile urbane.

Capitala Finlandei nu a propus interzicerea autoturismelor diesel în viitorul apropiat. În schimb, planifică pe o perioadă de 10 ani crearea unui sistem de "mobilitate la cerere" în rețea, care să integreze toate formele de transport public și partajat, de la autobuze până la mașini fără șoferi, mini-autobuze, biciclete urbane și feriboturi.

Totul va fi accesibil printr-o singură aplicație pentru smartphone. Ideea este de a face un sistem atât de complet încât aproape nimeni să nu mai fie nevoit să folosească mașini private, deoarece va fi mai ieftin și mai convenabil să folosească sistemul de mobilitate integrat al orașului.

FRANȚA

Din anul 2016, în Franța au fost create tot mai multe tipuri diferite de zone de mediu LEZ (zonă cu emisii reduse), care pot fi împărțite în zone permanente și temporare, ceea ce înseamnă fie o restricție de trafic permanentă, fie una temporară.

Până în anul 2019, zonele în care se aplică restricții de trafic permanente au fost denumite *zone ZCR* (zone cu circulație restricționată). În aceste zone, vor fi impuse restricții de trafic suplimentare. Din 2020, multe dintre zonele ZCR vor fi redenumite *zone ZFE* (Low Emission Zone) și vor fi extinse.

Zonele în care restricțiile se aplică doar temporar au fost numite *zone ZPA* (zone de protecție a aerului) începând cu anul 2017. Astfel, în anumite condiții meteorologice, când poluanții depășesc valorile limită specificate, restricțiile de circulație sunt aplicate la așa-numitul "vârf de poluare". Normele unei zone ZPA vor fi, de asemenea, întărite în următorii ani, astfel încât vor fi impuse restricții suplimentare de trafic.

Zonele ZFE sunt permanente și pot fi identificate prin semne de trafic. Orașele și municipalitățile sunt responsabile de introducerea acestor zone, fiind reglementate prin Decretul nr. 2016-847. După o perioadă de șase luni de audieri, care permite cetățenilor afectați să își exprime preocupările și să ia parte în procesul de luare a deciziilor, zona devine obligatorie. Pentru a conduce vehiculul în zonele de mediu ZFE / ZCR definite de orașele sau municipalitățile din Franța, este necesar un ecuson *Crit'Air*, care este împărțit în 6 categorii.

Orașul sau municipalitatea respectivă determină categoriile *Crit'Air* autorizate să intre în zonă la anumite zile și ore. În acest scop, sub eticheta ZCR obișnuită este amplasat un semn suplimentar ce indică zilele și orele în care este permisă conducerea autovehiculului cu o anumită vignietă *Crit'Air*.

Pe termen mediu și lung, din ce în ce mai multe categorii de ecusoane sunt excluse de la intrarea în zonele de mediu, astfel încât în câțiva ani vor putea intra doar anumite categorii de mașini.

Într-o zonă ZFE / ZCR, culorile vignetelor nu depind de condițiile meteorologice predominante. Cu toate acestea, zonele ZFE / ZCR și ZPA se pot suprapune. Dacă interdicțiile de conducere sunt impuse în zona ZPA din cauza condițiilor meteorologice, acestea se vor aplica și pentru zona ZCR. Astfel, regulile ZPA sunt transferate și în zona ZFE / ZCR. Cu toate acestea, dacă zona ZFE / ZCR nu se află într-o zonă ZPA, regulile aplicabile nu se modifică.

Zonele ZPA (de protecție a aerului) nu sunt permanente. Acestea sunt activate în caz de poluare ridicată și numai pe vreme rea. Acestea pot acoperi teritoriile zonelor metropolitane întregi sau se pot referi la o zonă geografică specifică. Limitele fiecărei zone de mediu sunt definite cu precizie. Restricțiile corecte vor fi întotdeauna luate de către prefectul departamentului, în cazul concret al poluării ridicate a aerului.

Interdicțiile de conducere într-un ZPA nu devin operabile în aceeași zi în care sunt anunțate. Acestea sunt de obicei anunțate după-amiaza sau seara, pentru ziua următoare. Interdicțiile de conducere se aplică apoi întregului ZPA. Dacă o zonă ZCR este situată într-o zonă ZPA, regulile vor fi suprascrise în timpul unui vârf de poluare a aerului. Doar când s-a încheiat vârful de poluare, se aplică din nou restricții permanente de trafic pentru categoriile de vignetă.

Zonele regionale de protecție a aerului ZPAd la nivel departamental sunt zone de mediu care se aplică unui întreg departament dintr-o regiune a Franței. Nu este posibil să se definească în avans care sunt zonele locale din cadrul ZPAd unde se aplică restricții de trafic din cauza unui vârf de poluare a aerului. Domeniul precis de aplicare a restricțiilor, precum și măsurile concrete stabilite, trebuie specificate de la caz la caz, prin decizii ale persoanelor care gestionează departamentele respective, în special prefectul.

Exemple:

- Lyon - cartierul vechi;
- Lille - centrele comerciale;

- Strasbourg - orașul vechi;
- Nisa - centrul istoric.

Mașinile pe benzină sau cu motorină vor fi interzise în Paris începând cu anul 2030, fiind interzise deja mașinile diesel fabricate înainte de anul 2000.

Patru orașe franceze; Paris, Lille, Lyon și Grenoble au introdus schema Crit'Air, astfel: autocolantul cel mai ieftin costă 4,80 euro. Există șase categorii de autocolante, care sunt codate color în funcție de tipul de alimentare al vehiculului, de la cel mai poluant (Crit'Air 6) la cel mai curat (Crit'Air 1), pentru vehicule electrice sau cu hidrogen.

Amenda aplicată autovehiculelor care circulă fără autocolant sau cu unul din altă categorie este de 68 euro pentru autovehicule și de 135 € pentru autovehicule și autobuze.

GERMANIA

Principalul obiectiv al celor 58 de zone de mediu create în Germania este acela de a proteja locuitorii orașelor și municipalităților împotriva prezenței particulelor poluante în aer.

În prezent, traficul în zonele de mediu este permis numai pentru vehiculele care poartă ecuson ecologic (cu excepția unei singure zone), ceea ce înseamnă numai pentru vehiculele ale căror criterii îndeplinesc prescripția normei euro 4 sau superioară.

Datorită introducerii obligației de a purta un ecuson în zonele de mediu pentru toate vehiculele claselor N1 - N3 și M1 - M3 (mașini, autobuze și camioane), ratele de particule fine din aer au cunoscut o reducere deosebită. O extindere a măsurilor de restricție are în vedere în viitor emisiile de oxizi de azot, care sunt produse în mare parte de vehiculele diesel. Acest lucru ar putea conduce la introducerea zonelor de mediu albastre.

Introducerea zonelor de mediu este prerogativa orașelor și municipalităților, care pot să stabilească zone cu restricții de circulație pentru a reduce poluarea. Unele orașe au introdus restricții de circulație bazate pe norma euro a vehiculelor diesel, din anul 2018.

Nu este specificată nicio taxă standard pentru autocolante, la nivel național. Autoritatea de autorizare din Berlin, de exemplu, percepe o taxă de 5 euro pentru traficul auto în zonele marcate.

Exemple:

- Berlin - partea comercială;
- Koln - orașul vechi;
- Munchen, Nurnberg, Düsseldorf - zonele comerciale, 7 km, respectiv 9 km de drumuri;
- Rostock - centrul istoric;
- cartiere întregi din orașele noi - Hayingen, Tübingen, etc., în care circulația autovehiculelor nu este permisă.

GRECIA

Din cauza poluării aerului în Atena, au fost create două zone de protecție a mediului încă din anul 1982. Acestea sunt reprezentate de zona de mediu a Inelului Mic, care acoperă aproximativ centrul orașului și zona de mediu a Marelui Inel, care acoperă aproape întreaga zonă urbană a Atenei. Fiecare zonă este reglementată în mod diferit pentru circulația auto.

Zona de mediu a Inelului Mic din Atena este o zonă permanentă care intră în vigoare la anumite zile și săptămâni. Vehiculele cu o greutate mai mică de 2,2 t pot intra în zona de mediu în funcție de numărul de înmatriculare: par / impar. Această regulă nu se aplică pentru o perioadă de aproximativ 10 săptămâni în timpul verii, perioada de concedii, care este stabilită în fiecare an de către administrația orașului, inclusiv pentru vehiculele de peste 2,2 t.

Amenda pentru încălcarea acestor prevederi este de 200 de euro.

ITALIA

La nivel național se implementează politici urgente care trebuie să conducă la trecerea la moduri de transport mai curate și sporirea eficienței transportului public. Politicile disponibile pentru a genera acest tip de impact asupra sistemului de transport pot să fie de natură fiscală (cum ar fi cele legate de impozitele pe carburanți sau taxele de congestionare în zonele urbane) sau de natură non-fiscală (reducerea numărului de parcuri, creșterea zonelor pietonale, scăderea vitezei de deplasare în localități, scăderea vânzării de mașini cu ardere internă, etc, fiind necesară introducerea unei ținte cu emisii zero pentru toate vehiculele vândute până în anul 2030.

Astfel, au fost introduse zone cu trafic limitat, de exemplu, LTZ Palermo sau Florența, care a introdus un LTZ de vară cu ore extinse în care nu se poate circula. Din februarie 2019, o astfel de zonă a fost creată în Milano, din care au fost excluse cele mai poluante vehicule, sau în Torino, zona de acces fiind cu plată. Prețurile pentru acces sunt stabilite după criteriul "cu cât poluarea este mai mare, cu atât plata este mai mare", taxa este 0 pentru vehicule electrice sau hibride, 3 euro pentru vehiculele pe benzină și 5 euro pentru vehiculele diesel.

O noutate este aceea adoptată și implementată de Consiliul Local al Veneției, în februarie 2019 care a stabilit o contribuție financiară pentru accesul în oraș pentru fiecare tip de utilizator și crearea unei zone de trafic limitat pentru autovehiculele care intră în centrul istoric al Veneției.

Regulamentul prevede un cost de 6 euro pentru accesul în Veneția în zilele obișnuite de lucru, 8 euro pentru vehiculele cu autocolante roșii și 10 euro pentru cele cu autocolante negre, mașinile cele mai poluante. Accesul nu trebuie plătit de rezidenți, de angajații care intră în centrul istoric sau în insulele mai mici, studenți, navetiști, persoane cu dizabilități și pacienții unităților de sănătate publice și private.

MAREA BRITANIE

În Londra funcționează o serie de zone unde sunt impuse condiții de circulație:
- zona de emisii ultra scăzute (ULEZ) sau Zona cu emisii reduse (LEZ)³.

a) mașini și autoutilitare mici (care nu depășesc o masă de 1.205 kg)

- încărcarea de congestie - zona centrală a Londrei - luni-vineri, ora 7-18

Taxa zilnică: 11,50 lire sterline (10,50 lire sterline - plată automată, cu înregistrare în baza de date)

- Zona cu emisii reduse (LEZ) - 12,50 lire sterline, pentru standarde mai mici de euro 4 pe benzină sau euro 6 diesel.

b) motociclete

- încărcarea de congestie - zona centrală a Londrei - luni-vineri, ora 7-18

Taxă zilnică: 12,50 lire sterline, pentru standarde mai mici de euro 3.

c) autoutilitare mai mari și vehicule speciale, care au masa cuprinsă între 1.205 kg și 3.500 kg și microbuze, vehicule pentru pasageri cu mai mult de opt locuri, plus scaunul șoferului, care nu depășește 5.000 kg.

- încărcarea de congestie - zona centrală a Londrei - luni-vineri, ora 7-18

Taxa zilnică: 11,50 lire sterline (10,50 lire sterline - plată automată, cu înregistrare în baza de date)

- Zona cu emisii reduse (LEZ) - 100 lire sterline, pentru standarde mai mici de euro 3.

d) autobuze și autocare, vehicule de pasageri cu mai mult de opt locuri, plus scaunul șoferului, care depășesc 5.000 kg.

- încărcarea de congestie - zona centrală a Londrei - luni-vineri, ora 7-18

Taxa zilnică: 11,50 lire sterline (10,50 lire sterline - plată automată, cu înregistrare în baza de date)

- zona cu emisii ultra scăzute - 100 lire sterline, pentru standarde mai mici de euro 6.

- Zona cu emisii reduse (LEZ) - 200 lire sterline, pentru standarde mai mici de euro 4 diesel.

e) vehicule grele și vehicule grele de specialitate, cu masa de peste 3.500 kg: camioane, camioane pentru animale, vehicule avariate și de recuperare, pluguri de zăpadă, grilere, vehicule de colectare a deșeurilor, betoniere, mașini de pompieri, basculante, etc.

- încărcarea de congestie - zona centrală a Londrei - luni-vineri, ora 7-18

Taxa zilnică: 11,50 lire sterline (10,50 lire sterline - plată automată, cu înregistrare în baza de date)

- zona cu emisii ultra scăzute - 100 lire sterline, pentru standarde mai mici de euro 6.

³ <https://tfl.gov.uk/modes/driving/charges-for-driving-in-london>

- Zona cu emisii reduse (LEZ) - 200 lire sterline, pentru standarde mai mici de euro 4 diesel.

SPANIA

Spania a introdus zonele de mediu, primele orașe fiind Madrid și Barcelona care au implementat zone de mediu de tip LEZ și ZEZ.

Începând din decembrie 2017, șoferii din zonele de mediu LEZ din Spania au primit un ecuson de mediu. "Distintivo Ambiental" este disponibil în 4 culori, fiind conceput pentru a separa vehiculele mai vechi de cele noi și pentru a elimina accesul mașinilor euro 0 - 3 în orașe precum Barcelona sau Madrid.

În Madrid există multe străzi care interzic circulația vehiculelor, altele decât cele de urgență sau de livrare de marfă. Urbaniștii reproiectează 24 dintre cele mai aglomerate străzi din centrul orașului pentru a le elibera de traficul auto, fiind gândită o zonă pietonală centrală totală, în următorii cinci ani. Taxele de parcare pentru vehiculele cu emisii ridicate vor fi mai mari decât pentru vehiculele cu emisii reduse, precum mașinile electrice.

După ce orașul Barcelona a început deja să creeze o zonă temporară de mediu, fiind planificate mai multe regiuni de acest fel, în care sunt excluse orice excepție pentru mașinile euro 0 - 3, în capitala țării au fost deja înființate două zone LEZ cu emisii reduse, în zonele urbane centrale și exterioare, ale căror reguli au fost sporite de la sfârșitul anului 2018. Noua zonă ZEZ Madrid / Central, care a fost înființată în noiembrie 2018, nu este dependentă de vreme, ci este permanentă, spre deosebire de zonele LEZ Madrid / M-30 și Madrid / oraș.

Rovigneta disponibilă la categoriile 0, ECO, B și C costă 19,90 euro, doar pentru mașinile înmatriculate în Spania.

SUEDIA

Taxele de congestie au fost introduse în Stockholm încă din anul 2007, fapt care a condus la o reducere a poluării cu cel puțin 22% în zonele vizate.

Nu se percepe nicio taxă în zilele de sâmbătă, duminică, sărbătorile legale sau în ziua precedentă a sărbătorilor publice, în timpul nopții (orele 18.30 - 06.30) și nici în luna iulie.

Taxa a fost majorată în ianuarie 2016, prima creștere după introducerea sa în anul 2007. Cea mai mare creștere a avut loc pentru cele două perioade de ore de trafic intens 7.30 - 8.30 și 16.00 - 17.30, de la 20 la 35 de coroane. De asemenea, suma maximă percepută a fost majorată la 105 coroane/zi/vehicul. Fondurile suplimentare sunt utilizate pentru extinderea metroului din Stockholm.

Taxele percepute pentru traficul în cazul inelului interior al capitalei Suediei, în funcție de ora de acces, sunt următoarele:

00.00 – 06.29	0 SEK	0 €
06.30 – 06.59	15 SEK	1.62 €
07.00 – 07.29	25 SEK	2.38 €
07.30 – 08.29	35 SEK	3.24 €
08.30 – 08.59	25 SEK	2.38 €
09.00 – 09.29	15 SEK	1.62 €
09.30 – 14.59	11 SEK	1.19 €
15.00 – 15.29	15 SEK	1.62 €
15.30 – 15.59	25 SEK	2.38 €
16.00 – 17.29	35 SEK	3.24 €
17.30 – 17.59	25 SEK	2.38 €
18.00 – 18.29	15 SEK	1.62 €
18.30 – 23.59	0 SEK	

Taxa poate fi dedusă din veniturile impozabile, măsura fiind aplicabilă atât pentru persoanele fizice, cât și pentru companii. Persoanele private pot deduce taxa de congestie pentru călătoriile de afaceri și pentru călătoria între casă și locul de muncă în conformitate cu regulile obișnuite de deducere a costurilor auto (1:80 SEK / km), adică în situația în care distanța este de cel puțin 5 kilometri, iar timpul economisit cu mașina proprie, comparativ cu transportul public este de cel puțin 2 ore pe zi. Dacă acest lucru nu este valabil, se deduce costul transportului public. Primele 10.000 SEK nu pot fi deduse (pachetul de transport public din Stockholm costa 8.400 SEK la începutul anului 2017).

UNGARIA

În Budapesta a fost reglementat accesul în diferite părți ale orașului, existând 11 zone protejate și 15 zone restricționate.

Zonele protejate sunt situri istorice sau locuri verzi de agrement, fără trafic. Zonele cu restricții sunt anumite părți ale orașului în care vehiculele grele au nevoie de permis de intrare, taxa de intrare fiind cuprinsă între 170 și 2700 euro/an. Costul permisului depinde de greutatea totală și de emisiile vehiculului. Dacă zonele protejate interzic traficul auto 24 de ore din 24, în zonele cu restricții, accesul auto este permis doar în intervalul 18 - 22 sau 10 - 12.

NORVEGIA

Până acum, majoritatea orașelor au avut tendința de a impune interdicții auto doar în regim de urgență, când poluarea aerului devine deosebit de severă, mai ales în timpul inversiunilor meteorologice, care sunt frecvente în unele orașe, cum ar fi cele din nordul continentului.

În ianuarie 2017, primăria orașului Oslo a interzis cele mai multe dintre mașinile diesel. Traficul a scăzut cu circa 30%, iar nivelul poluării aerului a scăzut cu un sfert - chiar dacă interdicția diesel a avut o serie de excepții, fiind eliminate camioanele mari pe bază de motorină, taxiurile diesel, mașinile de poliție și salvare, precum și alte mașini oficiale.

Ulterior, consiliul orașului a dispus o interdicție mai largă a motoarelor diesel, fiind interzisă utilizarea mașinilor diesel în centrul orașului și eliminarea locurilor de parcare pentru acestea până la sfârșitul anului 2019.

De asemenea, acesta s-a angajat să investească în modernizarea transportului public și să acorde prioritate traficului de biciclete pe porțiuni de drumuri care însumează peste 60 de kilometri.

În Oslo, taxa rutieră a fost majorată pentru mașinile diesel care intră în centrul orașului de la echivalentul a 3 lire sterline la 5,50 lire sterline la ore de vârf de trafic.

BIBLIOGRAFIE

- <https://urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/spain/madrid-access-restriction>
- https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/luftqualitaet/umweltzone/en/fahrzeug_plakette.shtml
- <https://tfl.gov.uk/modes/driving/charges-for-driving-in-london>
- <https://urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/hungary/budapest>
- http://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/legacy/taxDetail.html;jsessionid=aAE12iXuvjxWbodqE-eWNSYvNimo3pEbCDFFJZhi-RXU6j-G-Ur!1022025239?id=38/1357119656&taxType=Other%20indirect%20tax
- <https://lez.brussels/en/content/affected-vehicles>
- <https://www.dw.com/en/move-is-on-to-ban-diesel-cars-from-cities/a-42747043>
- https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_car-free_places
- <https://journals.openedition.org/articulo/3270>
- <https://www.green-zones.eu/en.html>
- <https://www.green-zones.eu/en/environmental-zones/greece/athen-small-ring.html>
- <https://www.green-zones.eu/en/environmental-zones/czechia/prague-1.html>
- <https://www.theguardian.com/cities/2017/apr/13/death-of-diesel-wonder-fuel-new-asbestos>
- https://en.wikipedia.org/wiki/Stockholm_congestion_tax
- <https://www.moneysavingexpert.com/news/2017/03/driving-to-france-check-now-if-you-need-a-new-emissions-sticker-to-avoid-a-possible-100-fine/>
- https://www.researchgate.net/profile/Francesco_Petracchini2/publication/n/334729957_LibroMOB2019_inglese/links/5d3d5d08299bf1995b509455/LibroMOB2019-inglese.pdf
- https://en.wikipedia.org/wiki/Congestion_pricing