



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 31.5.2017 г.
COM(2017) 275 final

2017/0114 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**за изменение на Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от
тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури**

(текст от значение за ЕИП)

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

Ефективната и надеждна транспортна система е от съществено значение за гладкото функциониране на вътрешния пазар и представлява ключов сектор на икономиката. Макар че играе най-важната роля в сухопътната транспортна система, автомобилният транспорт поражда редица социално-икономически и екологични предизвикателства (като например изменение на климата, замърсяване на въздуха, шум, задръствания). Пътните такси може да изиграят важна роля за стимулирането на по-чисти и по-ефективни дейности. Ето защо съгласуваното им проектиране е от решаващо значение за осигуряването на справедливо отношение към ползвателите на пътя и устойчиво финансиране на инфраструктурата.

Директива 1999/62/ЕО¹ осигурява правната рамка за таксуването на тежкотоварни автомобили за използване на определени пътища. Директивата има за цел да премахне нарушаването на конкуренцията между транспортните предприятия чрез поетапно хармонизиране на данъците върху превозните средства и установяване на справедливи механизми за налагане на такси за инфраструктурата. Тя определя минималните ставки на данъците за тежкотоварни автомобили и условията за налагане на такси за инфраструктурата, включително промяната на таксите според екологичните показатели на превозните средства.

Понастоящем обаче в директивата не се съдържат елементи, които имат конкретен принос към намаляването на емисиите на CO₂ от транспорта. Емисиите на CO₂ от пътния транспорт през 2014 г. все още бяха със 17 % по-високи от тези през 1990 г. Най-големият дял от тези емисии се дължи на леките автомобили (над 60 %), а дялът на тежкотоварните автомобили нараства. Според сегашните тенденции намалението на емисиите няма да бъде достатъчно за постигане на целите на ЕС, определени за 2030 и 2050 г.

Пътната инфраструктура се влошава в много държави членки поради недостатъчна поддръжка. Публичните разходи за поддръжка на пътищата в ЕС намаляха с около 30 % между 2006 г. и 2013 г. и възлизаха на 0,5 % от БВП през 2013 г. (в сравнение с 1,5 % през 1975 г. и 0,8 % през 2008 г.). Това води до редица отрицателни икономически, социални и екологични въздействия, включително увеличени оперативни разходи за превозните средства, повишени емисии на замърсители и шум, удължаване на пътуванията и отрицателни последици за икономиката.

Действащото законодателство се прилага само за тежкотоварни автомобили и не обхваща другите превозни средства. В тази област, която включва по-специално леки автомобили, и при липсата на конкретни граници, съществува риск от това цените на краткосрочните винетки да бъдат твърде високи, което да доведе до дискриминацията спрямо случайните, предимно чуждестранни ползватели на пътищата. Друг потенциален проблем с дискриминацията, свързан с всички видове превозни средства, е

¹ Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 г. относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури (ОВ L 187, 20.7.1999 г., стр. 42—50).

компенсацията на националните ползватели в случай на въвеждане на такси въз основа на време.

Отрицателните въздействия на пътния транспорт пораждаат значителни разходи за обществото. Макар леките и лекотоварните автомобили да причиняват по-малко щети на инфраструктурата от тежките превозни средства (включващи тежкотоварни автомобили и автобуси), леките автомобили са източник на около 2/3 от външните разходи (включително разходите във връзка с изменението на климата, замърсяването на въздуха, шума, произшествията и други отрицателни въздействия), породени от пътния транспорт, или около 1,8—2,4 % от БВП.

Освен това задръстванията във и извън градските райони са траен проблем, с който обаче държавите членки се занимават само спорадично. Върховите натоварвания в пътното движение водят до значителни социални разходи, които възлизат на 1 % от БВП на ЕС. Две трети от тези разходи могат да бъдат отдадени на леките автомобили, а 20 — 30 % на междуградския трафик.

Целта на инициативата е да постигне напредък при прилагането на принципите „замърсителят плаща“ и „потребителят плаща“, като по този начин се насърчава финансово и екологично устойчив и социално справедлив пътен транспорт.

Инициативата допринася за Програмата за пригодност и резултатност на законодателството (REFIT), тъй като нейната цел е да доведе до актуализация и опростяване на някои разпоредби на директивата.

- **Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката**

Инициативата има за цел да отстрани недостатъците на съществуващото законодателство (Директива 1999/62/ЕО), т.е. да подобри изпълнението на целите на законодателството. Предложените условия ще опростят някои разпоредби на директивата като премахнат промените на таксите въз основа на класа на емисии EURO, ползите от които бързо намаляват, и като премахне тежките изисквания за уведомяване, особено във връзка с таксуването на външните разходи.

Освен това предложението предвижда включването на автобусите, леките и лекотоварните автомобили в обхвата на директивата, като по този начин гарантира последователно таксуване за използване на инфраструктурата в сектора на автомобилния транспорт. Предвид изложения по-горе проблем с емисиите на CO₂, предложението предвижда също така пътните такси да отразяват тези емисии.

- **Съгласуваност с другите политики на Съюза**

Инициативата е част от усилията на Комисията за създаване на Енергиен съюз и от редица предложения, свързани с транспорта с ниски емисии², включително преразглеждането на регламентите за емисиите на CO₂ за леки и лекотоварни автомобили, предложенията за сертифициране и мониторинг/докладване на емисиите на CO₂ от камиони и автобуси; и свързаните инициативи в областта на автомобилния транспорт, по-специално относно преразглеждането на законодателството във връзка с оперативно съвместимите услуги за електронно събиране на такси за изминато

² COM (2016) 501 final. Европейска стратегия за мобилност с ниски емисии

разстояние и на правилата, уреждащи вътрешния пазар на услуги за автомобилни превози на товари и автобусни превози.

Предложените промени са в съответствие с целите, определени в Бялата книга за транспорта от 2011 г.³, която изисква преминаване към пълно прилагане на принципите „замърсителят плаща“ (залегнал в Договора за функционирането на Европейския съюз) и „потребителят плаща“, за да се осигури по-устойчив транспорт и финансиране на инфраструктурата. За да се улесни таксуването въз основа на изминато разстояние, законодателството за оперативната съвместимост на електронните системи за събиране на такси⁴ се преразглежда успоредно. Предложените промени също така са съвместими със законодателството в областта на околната среда, свързано с емисиите от превозните средства и шума.

Освен това, с разширяването на обхвата на директивата инициативата се опира на процедури за сертифициране, които трябва да бъдат приети по отношение на емисиите на CO₂ от тежки превозни средства, и на регламентите относно емисиите на замърсители и CO₂ от леките превозни средства. Що се отнася до засегнатата пътна мрежа, предложението се позовава на преработените насоки на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

• Правно основание

Правните основания за Директива 1999/62/ЕО са член 71 и член 93 от Договора за ЕО (понастоящем член 91 и член 113).

Разпоредбите на Директивата, засегнати от настоящото предложение, се отнасят до таксите за изминато разстояние и за ползване — област, за която е приложим член 91 от ДФЕС.

Що се отнася до измененията на някои разпоредби от глава II от Директивата относно данъците върху превозните средства, те попадат в обхвата на член 113 от ДФЕС и са разгледани в отделно законодателно предложение.

• Субсидиарност (при неизключителна компетентност)

Според член 4, параграф 2, буква ж) от ДФЕС ЕС разполага с компетентност за регулиране в областта на транспорта, споделена с държавите членки. Въпреки това, настоящите правила могат да бъдат адаптирани само от самия Съюз. Разширяването на правилата на ЕС за други категории превозни средства е оправдано поради въздействието им върху проблеми на равнище ЕС и на световно равнище. Що се отнася до леките и лекотоварните автомобили и микробусите, това включване по-конкретно ще помогне за предотвратяване на риска държавите членки да третират неравноправно

³ СОМ (2011) 144 final. Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите

⁴ Директива 2004/52/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване в Общността (ОВ L 166, 30.4.2004 г., стр. 124), и Решение на Комисията от 6 октомври 2009 г. определяне на Европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние и нейните технически елементи (ОВ L 268, 13.10.2009 г., стр. 11)

инцидентните ползватели на пътя или превозни средства, регистрирани в чужбина. Включването на автобусите ще спомогне за ограничаване на нарушенията на конкуренцията на вътрешния пазар за пътнически превози поради преференциално третиране (т.е. изключване от плащанията за ползване на инфраструктура) на тези превозни средства в сравнение с железопътния транспорт, на който се налага такова таксуване.

В по-общ план, тъй като всички тези превозни средства използват една и съща пътна инфраструктура и допринасят за емисиите на CO₂, замърсяването на въздуха и задръстванията, включването е оправдано от гледна точка на установените проблеми.

- **Пропорционалност**

Предложените мерки допринасят единствено за постигането на определените цели, по-специално за съгласувано прилагане на принципите „замърсителят плаща“ и „потребителят плаща“, и не надхвърлят необходимото за тази цел.

Разширяването на обхвата отвъд тежкотоварните превозни средства е необходимо, за да се гарантира прилагането на съгласувани правила към всички пътни превозни средства, и за да може да се разгледат проблемите, които не са не само или предимно свързани с трафика на тежкотоварни превозни средства (влошаване на качеството на инфраструктурата, високи емисии на CO₂ от пътният транспорт, замърсяване на въздуха, шум, задръствания или дискриминация на чуждестранните ползватели).

Разходите за държавите членки, предприятията и гражданите са ограничени в сравнение с потенциалните ползи. Предложението не налага на държавите членки задължението да прилагат пътни такси, а хармонизира начина, по който такива такси се прилагат в целия Съюз. То също така не предполага увеличение на размерите на съществуващите такси.

Като част от оценката на въздействието редица възможни политически мерки бяха отхвърлени на основание на принципа на пропорционалност, като например задължително таксуване на инфраструктурата или задължително таксуване за задръствания.

- **Избор на инструмент**

Тъй като нормативния акт — предмет на изменението, е директива, актът за изменение по принцип следва да има същата форма.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

Комисията публикува своята оценка на Директива 1999/62/ЕО през 2013 г.⁵ През януари 2014 г. беше публикувана външната „Оценка на прилагането и въздействието от политиката на ЕС за таксуване на инфраструктурата от 1995 г.“⁶ Тези оценки

⁵ Последваща оценка на изменената Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури, SWD(2013) 1 final

⁶ <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>

установиха различни проблеми, свързани с пътните такси за тежкотоварни автомобили съгласно настоящата законодателна рамка.

Макар че 24 държави членки са въвели някаква форма на пътно таксуване и съществува тенденция за преминаване към такси въз основа на изминато разстояние в цялата мрежа, този преход е бавен и има постоянни несъответствия в целия Съюз. При оценката бяха установени големи различия в националните политики за пътни такси и се стигна до заключението, че липсата на хармонизация както на видовете такси (такси за определен срок или такси за изминато разстояние, диференцирани или не) и на видовете използвани технологии за събиране на такси води до допълнителна административна тежест и разходи както за публичните органи, така и за потребителите.

Макар Директивата да благоприятства осъществяването на поставените цели, бяха установени известен брой недостатъци:

- Обхватът: възможно е да се освободят тежкотоварните превозни средства под 12 тона, което води до неравнопоставеност в товарния транспорт;
- таксите въз основа на време, разрешени съгласно Директивата, са неефективни за покриването на разходите за инфраструктурата, стимулирането на по-чисти и по-ефикасни транспортни дейности и намаляването на задръстванията;
- прилагането на таксуване на външните разходи е прекалено сложно, а за (задължителните) промени според класовете на емисии EURO е определен само максимумът, като на държавите членки е предоставена свобода в рамките на този максимум;
- Промяната на таксите за задръствания: изискването за неутралност по отношение на приходите изглежда прекалено натоварващо за прилагане и може да се разглежда като несправедливо, ако се прилага само за тежкотоварни превозни средства, макар че всички ползватели на пътя допринасят за задръстванията.

Докато оценката се съсредоточи върху актуалните условия на директивата, приносът от заинтересованите страни посочи други съществени въпроси, включително необходимостта да се намалят емисиите на CO₂ от тежки превозни средства и нуждата да се осигури рамка за таксуването на леките автомобили (и други категории превозни средства), особено с оглед избягването на дискриминацията на случайните (чуждестранни) ползватели на пътя.

- **Консултации със заинтересованите страни**

Консултациите със заинтересованите страни изпълниха минималните стандарти за провеждане на консултации със заинтересовани страни, определени в Съобщението на Комисията от 11 декември 2002 г. (COM(2002) 704 окончателен).

За провеждане на консултациите бяха използвани методите на откритата и целевата консултация и разнообразни инструменти.

- 1) Чрез уебстраницата „Your Voice in Europe“ бе организирана стандартна 12-седмична отворена обществена консултация в интернет въз основа на въпросници.

Тя продължи от 8 юли до 5 октомври, като бяха приети и закъснели отговори. Отворената обществена консултация съдържа две групи въпроси: една насочена към разбиране на възприятията на потребителите и отправена към широката общественост, и една по-техническа, отправена към експертите.

Комисията получи 135 отговора на въпросниците, както и 48 допълнителни документа. Отговорите обхващат различни групи заинтересовани страни, включително транспортни предприятия (42 %), потребители/граждани (14 %), публични органи (13 %), строителния сектор (7 %), обществени транспортни сдружения (4 %) и доставчици на услуги/решения за събиране на такси (4 %).

2) През целия процес на оценка на въздействието се провеждат целенасочени консултации с конкретни заинтересовани страни и специалисти, които включват:

- а) поредица от тематични семинари със заинтересованите страни и държавите членки, организирани от Комисията през септември и октомври 2015 г.;
- б) конференция относно пътните инициативи, проведена на 19 април 2016 г.;
- в) 21 интервюта със заинтересовани страни, избрани въз основа на конкретни нужди от данни, проведени от изпълнителя, който изготвя проучването за оценка на въздействието.

Обобщение на получените данни и използването на резултатите

Мерките за стимулиране на използването на превозни средства с по-нисък разход на гориво получиха широка подкрепа, макар и не толкова конкретна подкрепа за постигането на тази цел посредством промяна на пътните такси. Много от отговорилите извън държавите членки подкрепиха въвеждането на промяна в зависимост от емисиите на CO₂ и поетапно премахване на диференцирането по клас емисии EURO. Въпреки че бяха изразени съмнения относно осъществимостта в краткосрочен план, нямаше явно противопоставяне на промяната на таксите в зависимост от емисиите на CO₂ по неутрален спрямо приходите начин.

Във връзка с възможни мерки за осигуряване на качеството на пътищата нямаше забележима разлика между 1) изразените чрез обществената интернет консултация становища и тези на повечето запитани заинтересовани страни, и 2) възгледите на запитаните държави членки. Мнозинството отговорили от първата група като цяло подкрепи мерките за осигуряване на качеството на пътната инфраструктура. От друга страна, държавите членки като цяло не подкрепиха мерките.

Становищата на държавите членки и другите заинтересовани страни се различават и по отношение на възможните мерки за избягване на дискриминацията и осигуряване на равни условия. Участниците в обществената интернет консултация решително подкрепиха прилагането на принципите „потребителят плаща“ и „замърсителят плаща“, както и предложението ЕС да гарантира пропорционалното определяне на цените на винетките. Много допълнителни становища от запитани извън държавите членки подкрепиха поетапното премахване на такси за ползване на основата на време, така че таксуването да се извършва единствено на основа на изминато разстояние. От друга страна, държавите членки бяха на различни мнения относно по-нататъшните действия в това отношение.

Що се отнася до осигуряването на ефективна транспортна система, мнозинството от запитаните в обществената консултация в интернет беше на мнение, че справянето със задръстванията следва да бъде оставено на държавите членки, като предпочитаният вариант за таксуване за задръстване беше то да се прилага за всички превозни средства. Обявилите се в подкрепа на таксуването за задръствания подчертаха необходимостта таксите за задръствания да се прилагат към всички превозни средства, а не само тежкотоварните. Държавите членки по принцип подкрепиха повече гъвкавост в тази област.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Определянето на проблема се основава на оценки, за които частично се използват становища на външни експерти (оценка на изпълнението и въздействието на политиката на ЕС относно таксуването за ползване на инфраструктура от 1995 г. насам, актуализация на Наръчника за външни разходи за транспорт⁷), както и допълнителни изследвания.

Външен изпълнител съдейства за провеждането на допълнително проучване за оценката на въздействието⁸, което приключи през април 2017 г.

- **Оценка на въздействието**

Инициативата е придружена от оценка на въздействието, за която беше получено положително становище с резерви от Комитета за регулаторен контрол. Комитетът отправи препоръки, изискващи по-добро обосноваване на целта във връзка с намаляването на емисиите на CO₂ и разяснения във връзка с

- различното третиране на приходите от пътно таксуване,
- недостатъците на действащото законодателство,
- отхвърлянето на някои варианти и
- очакваните въздействия.

Коментарите са взети под внимание в преразгледаната оценка на въздействието, като бяха представени допълнителни подробности и разяснения, както е указано в приложение I към доклада от оценката на въздействието. Наред с другите корекции бяха направени следните промени с цел да се разрешат горепосочените проблеми:

- добавени бяха пояснения на взаимното допълване с други екологични данъци/такси и стандарти за CO₂ в определянето на проблема и описанието на причините за възникването му. Макар другите инструменти да са ефективни, те не бяха достатъчни да ограничат емисиите на CO₂ от транспорта в степента, изисквана според ангажиментите на ЕС.
- В приложението бяха добавени разяснения на причините за различното третиране на приходите от незадължителното таксуване за задръствания; с тях се описват избраните мерки на политиката. Една от основните причини е

⁷ Ricardo-AEA et al (2014), Update of the Handbook on External Costs of Transport: http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

⁸ Ricardo et al. (2017), Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of Directive 1999/62/EC.

свързана с приемането, справедливостта и целта за противодействие на регресивния ефект на таксата.

- Беше добавено и разяснение в описанието на оценката и прилагането на актуалното законодателство, както и в описанието на причините за проблема, което конкретно посочва ролята на законодателството и неговите недостатъци.
- Описанието на причините за отхвърляне на мерките за задължително пътно таксуване и обобщено целево заделяне на приходи беше допълнено с още подробности.
- В съответните раздели беше добавено по-подробно описание на очакваното въздействие върху емисиите на CO₂, на засегнатите държави членки и на опростяването.

Разгледани са четири последователни варианта на политиката (вариант 1 до вариант 4), които отразяват нарастваща степен на регулаторна намеса и са взаимозависими.

Първият вариант на политиката (ВП 1) включва законодателни промени, които актуализират само някои разпоредби на Директивата и разширяват обхвата ѝ до автобуси, леки и лекотоварни автомобили с цел разрешаване на всички установени проблеми. Промените са свързани с премахването на изключенията, актуализирането на изискванията за докладване и максималните стойности на таксите за външни разходи, както и опростяването на изискванията за таксуване за външни разходи. Вариантът включва също въвеждането на изисквания за недискриминация и пропорционалност на таксуването на леките превозни средства.

ВП 2 е насочен към въпроса за емисиите на CO₂ и включва постепенното премахване на таксите за тежки превозни средства на основата на време. Този вариант включва правила относно промяната на таксите за инфраструктура в зависимост от емисиите на CO₂ от тежки превозни средства и поэтапно премахване на настоящите промени в зависимост от класа на емисии EURO.

ВП 3 (с две версии — а и б) включва допълнителни мерки за леки превозни средства, насочени към справянето с междуградските задръствания, както и с емисиите на CO₂ и замърсители от всички превозни средства (ВП 3б). ВП 4 ще направи таксите за външни разходи задължителни за тежките превозни средства и постепенно ще премахне възможността за таксуване за определен срок за всички превозни средства, така че да има достъп само до таксуване въз основа на изминатото разстояние.

Оценката на въздействието, която предполага замяна във варианти 2 — 4 на текущите схеми за таксуване за определен срок с такива въз основа на изминатото разстояние (алтернативата на неначисляването на такси от страна на държавите членки), ясно показва, че вариант 4 е най-ефективен, но води до най-високи разходи. Вариант 1 може да допринесе за постигането на целите само по много ограничен начин, макар и на практика без разходи. Вариант 2 и вариант 3 имат по-балансирано икономическо, социално и екологично въздействие и ще постигнат изискваните резултати на разумна цена.

Оценката на въздействието определи като предпочитан ВП 3б, който включва промяна на таксите за леки превозни средства според техните емисии на CO₂ и замърсители, но евентуално допълнен с изискването за таксуване за външни разходи поне за част от мрежата за тежки превозни средства, както и с постепенното премахване на обвързано

с времето таксуване за леки автомобили през достатъчно дълъг период от време. Това са мерките, запазени в настоящото предложение, което по този начин се намира между вариант 3б и вариант 4, но е по-близо до вариант 4.

Вариант 3б и вариант 4 ще намалят свързаните със задръствания разходи с 2,5 — 6 % или 9 — 22 милиарда евро до 2030 г., ще осигурят допълнителни приходи от такси за изминат участък в размер на 10 — 63 милиарда евро годишно и ще спомогнат за увеличаването на инвестициите в пътища с 25 — 260 % в сравнение с основния сценарий.

Те ще намалят значително емисиите на CO₂, NO_x и прахови частици от автомобилния транспорт. Това ще доведе до положително въздействие върху общественото здраве, пропорционално на спада в замърсяването на въздуха, както и до намаляване на разходите във връзка с това замърсяване и производствата с 370 милиона — 1,56 милиарда евро до 2030 г., изразени чрез настояща стойност.

Вариант 3б и вариант 4 ще създадат между 62 000 и 152 000 нови работни места, ако в поддръжката на пътищата се реинвестират само 30 % от допълнителните приходи от такси за изминат участък. Освен това всички варианти ще допринесат за равното третиране на гражданите на ЕС чрез намаляване наполовина на цената на краткосрочните винетки.

ВП 3 (а и б) ще увеличи разходите за транспорт на товари с 1,1 %, а разходите за транспорт на пътници ще останат непроменени. При вариант 4 разходите за транспорт на пътници и товари може да се увеличат с 1,3 — 2,0 % в зависимост от действителното прилагане на таксите въз основа на изминатото разстояние от страна на държавите членки (включително по възможност и тези, които понастоящем не налагат такси на определени категории превозни средства). Властите ще трябва да поемат разходите за внедряване на нови системи за таксуване или разширяване на съществуващите, което за съответните държави членки общо ще означава разход в размер на 2—3,7 милиарда евро до 2030 г. Разширяването на обхвата на таксуването върху нови части от мрежата и нови групи ползватели би увеличило разходите за привеждане в съответствие за ползвателите на пътищата с между 198 и 850 милиона евро годишно от 2025 г. нататък.

Въздействието върху МСП, в това число целия сектор на автомобилния превоз на товари, ще е ограничено, тъй като пътните такси представляват само малък процент от общите транспортни разходи. Всяко увеличаване на разходите се поема от клиентите (изпращачите) или може да се компенсира чрез намаляване на данъците, което става възможно чрез изменението на глава II от Директивата във връзка с облагането на превозните средства с данъци. Потребителските цени ще се увеличат с не повече от 0,1 % средно, дори ако 100 % от разходите бъдат прехвърлени върху тях.

- **Пригодност и опростяване на законодателството**

Макар че регулаторните разходи, свързани с инициативата, ще нараснат с преминаването към таксуване въз основа на изминатото разстояние, както и разходите за постигане на съответствие за много участници на пазара, тези разходи ще бъдат компенсирани от по-високи приходи (за държавите членки и лицата, налагащи таксите), по-добро качеството на пътищата и по-сигурно планиране на времето за пътуване (за ползвателите на пътища), намалени отрицателни въздействия върху околната среда и здравето (за гражданите), както и свързаните с тях външни разходи за обществото (за данъкоплатците).

Важността на настоящото предложение от гледна точка на REFIT се състои в опростяването и актуализирането на изискванията за пътните такси така, че да са подходящи за постигане на целта си, т.е.:

- замяна на остарялата система на промени според класа на емисии EURO за тежки превозни средства с по-адекватна промяна на таксите според емисиите на CO₂;
- опростяване на прилагането на такси за външни разходи за замърсяване на въздуха и шум (този инструмент е по-добър в сравнение с класовете на емисии EURO) като се позволи използването на актуализирани референтни стойности без да е необходимо каквато и да е изчисление;
- опростяване и актуализиране на прилагането на надценки и улесняване на прилагането на такси за задръстване.

Опростяванията засягат главно националните органи, не толкова предприятията. Тези промени обаче са придружени от отделно предложение, както беше споменато по-горе, позволяващо намаляване на пътните данъци, което ще намали финансовата тежест върху превозвачите (МСП). Общите разходи за ползвателите на пътищата, включително гражданите и предприятията, вероятно ще се увеличат, макар и в малка степен.

Очаква се инициативата да има слабо положително въздействие върху конкурентоспособността поради таксуването в зависимост от емисиите на CO₂, което ще доведе до леко ускоряване на навлизането на превозни средства с ниски и нулеви емисии на пазара, а това от своя страна ще стимулира иновациите. По-широкото въвеждане на таксите за задръствания ще бъде от полза за конкурентоспособността на предприятията, особено тези от тях, които използват производство на принципа „точно навреме“.

• **Основни права**

В предложението са зачетени основните права и са спазени принципите, признати по-специално с Хартата на основните права на Европейския съюз.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението няма да има отражение върху бюджета на ЕС.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

• **Планове за изпълнение и механизъм за мониторинг, оценка и докладване**

Докладът за оценка на въздействието посочва набор от 7 основни показателя, които ще се използват за наблюдение на напредъка, свързан с основните цели на политиката: развитието на емисиите на CO₂ от тежките превозни средства; състоянието на пътната инфраструктура, която е предмет на такси за изминат участък; пропорционалността и покриването на социалните разходи чрез пътни такси; и степента на задръстване на междуградската мрежа в ЕС.

За да се оцени въздействието на законодателството, ще бъде необходимо да се извърши цялостна оценка след поэтапното въвеждане на всички промени. Пет години след

пълното влизане в сила на новата рамка са подходящ срок за такава оценка. Въздействието на междинните стъпки може да бъде оценено по-рано.

Предложението включва конкретни изисквания за докладване от държавите членки, свързани с приходи от пътни такси и използването на тези приходи, както и с качеството на платените пътища.

- **Обяснителни документи (за директивите)**

Като се имат предвид обхватът на предложението и фактът, че то се отнася само до изменение на Директива 1999/62/ЕО, която е изцяло транспонирана от всички държави членки, не изглежда обосновано или пропорционално да се изискват обяснителни документи.

- **Подробно разяснение на конкретните разпоредби на предложението**

Заглавието се променя, за да отрази разширения обхват.

Член 1 — *Предмет и обхват*

Членът се изменя, за да включи в обхвата на прилагането на правилата за таксите за изминато разстояние и таксите за ползване превозни средства, различни от тежкотоварни автомобили. Това е оправдано с оглед на необходимостта да бъдат решени редица проблеми, които не са свързани изключително или предимно с тежкотоварните автомобили.

Член 2 — *Определения*

Изменят се следните определения:

- „трансевропейска пътна мрежа“: определението се актуализира, за да съответства с коридорния подход, заложен в преразгледаните насоки за TEN-T в Регламент (ЕС) № 1315/2013;
- „такса за изминато разстояние“: определението е преформулирано така, че да бъде взета под внимание възможността за избор съгласно член 7га за придвижване на такса за задръствания;
- „превозно средство“: предложеното ново определение обхваща всички „тежки превозни средства“ и „леки превозни средства“, т.е. в допълнение към вече обхванатите товарни автомобили над границата от 3,5 тона, също така и леки автомобили, микробуси и лекотоварни автомобили, както и автобуси;
- „превозно средство от категория [„EURO“]“ и „тип превозно средство“: определението е преформулирано така, че да включва и автобуси.

Добавени са определения за „задръстване“, „такса за задръствания“, „превозвач“, различните типове превозни средства, включително „превозно средство с нулеви емисии“, както и „значително изменен начин за таксуване“, за да се осигури правна яснота по отношение на специфичните термини, както и за да се уточни обхватът на някои разпоредби.

Определението за „среднопретеглена такса за външни разходи“ се заличава, тъй като отпада изискването за изчисляването ѝ.

Член 7 — *Такси за изминато разстояние и такси за ползване*

Параграф 1 е разделен на два параграфа, за да се направи разлика между мрежите, използвани предимно от международния транспорт (трансевропейската пътна мрежа и автомагистралите), и другите пътища. Предлага се разпоредбите за недискриминацията, пропорционалността на таксите и събирането и плащането на такси за изминато разстояние и за ползване да се прилагат и към други видове пътища.

За да се продължи с прилагането на принципите „замърсителят плаща“ и „потребителят плаща“ и постепенно да се премахнат разминаванията между различните схеми за таксуване, се добавят параграфи 6 и 7 с цел постепенно преустановяване на използването на такси за определен срок (винетки) по пътните мрежи, използвани от международния транспорт, най-напред за тежкотоварни автомобили и автобуси, а на по-късен етап и за леки и лекотоварни автомобили. Предложените дати дават на държавите членки достатъчно време да адаптират своите системи за таксуване, където това е приложимо. Диференцираното третиране на ТПС и ЛПС е оправдано с оглед на различното им въздействие върху инфраструктурата и по-ниската степен на развитие на таксуването на ЛПС.

За да се осигури справедливо третиране на превозвачите, се добавя параграф 9, с който се премахва възможността за освобождаване на тежкотоварни автомобили под 12 тона от пътно таксуване, и се разширява обхватът на прилагане върху всяка система за таксуване за автобуси. Последното е оправдано от сравнимото им въздействие върху пътищата.

Член 7а — *Такси за ползване: пропорционалност и равно третиране*

С член 7а се установяват горни граници за таксите за ползване и за относителната разлика в цените между годишните винетки и винетките за по-кратки периоди. В този контекст се предлагат следните промени.

Параграф 1 се разделя на два параграфа, за да се уточни, че съществуващите изисквания се прилагат за тежкотоварни автомобили и автобуси.

Новият параграф 3 се отнася за леки автомобили и определя горни граници за относителните ценови разлики между годишните винетки и винетките за по-кратки срокове, които отразяват съответните модели на ползване въз основа на наличните данни⁹. В него се посочва и датата, до която съществуващите схеми за винетки трябва да бъдат адаптирани. Параграф 4 разглежда същия въпрос по отношение на микробусите и лекотоварните автомобили.

Член 7в — *Таксуване на външните разходи*

По отношение на параграф 1 се предлага да бъдат въведени референтни стойности вместо максималните стойности (определени в приложение IIIб). Добавя се параграф 5, с който се изисква прилагането на таксуване за външни разходи поне на тези части от

⁹ Виж оценката на въздействието, както и проучване на Booz & Co. (2012 г.) *Проучване на въздействието от прилагането на винетните системи за лични превозни средства*. <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2012-02-03-impacts-application-vignette-private-vehicles.pdf>

подлежащата на таксуване за изминато разстояние мрежа, където замърсяването на въздуха и шумът от движението на тежките превозни средства са най-значителни, например поради числеността на изложеното на това въздействие население.

Член 7га — *Таксуване за задръствания:*

Новият член 7га позволява прилагането на такси за задръствания, освен таксата за инфраструктура, с оглед ефективно решаване на въпроса за междуградските задръствания. За да се избегне дискриминация на ползвателите на която и да е категория превозни средства, евентуалната такса за задръствания трябва да се прилага за всички категории превозни средства пропорционално и справедливо. Максималните такси и коефициенти на еквивалентност между превозните средства са посочени в приложения V и VI.

Член 7е — *Надценки*

Предлага се да се разшири възможността за прилагане на надценки и извън планинските райони, като същевременно се запазят съществуващите условия за прилагането им (редовни задръствания или значителни щети на околната среда и реинвестиране на приходите в проект по TEN-T). Параграф 4 се заличава, тъй като не е допринесъл за финансирането на приоритетни проекти, но може да възпрепятства прилагането на таксуването за външни разходи. Тъй като и надценките, и таксите за задръствания са предназначени за справяне със задръстванията, те не следва да се прилагат кумулативно (параграф 5).

Член 7ж — *Промени в таксите, по-специално за тежки превозни средства*

Предлага се постепенното отпадане на промените в таксите според класа емисии EURO на превозното средство. Добавя се нов параграф 4, който въвежда промени в таксите за инфраструктура в зависимост от емисиите на CO₂ от тежки превозни средства възможно най-скоро след като необходимите сертифицирани данни за емисиите на CO₂ станат налични. След като влезе в сила, разпоредбата ще стимулира използването на най-чистите и икономични тежки превозни средства.

Тъй като предложението предвижда отделно регулиране на таксуването за задръстванията (нов член 7га, вж. по-горе), предлага се също така постепенно да се премахне възможността за неутрални по отношение на приходите промени на таксите според часа от денонощието, видовете дни или сезона (вж. изменението в параграф 1, предишен параграф 3).

Член 7жа — *Промени в таксите за леки превозни средства*

В новия член 7жа се определят условията за промени в таксите за изминато разстояние и за ползване според екологичните характеристики на леки автомобили, микробуси и лекотоварни автомобили. Промените се основават на емисиите както на CO₂, така и на замърсители на въздуха, както е посочено в приложение VII. Тази разпоредба следва да стимулира използването на по-чисти и по-икономични превозни средства.

Член 7з — *Уведомления*

Предлага се изменение на параграф 3 така, че да се опрости предварителното съобщаване на информация на Комисията по отношение на намерението за таксуване

за външни разходи, като информацията се ограничи до основните елементи. За да се улесни въвеждането на таксуване за външни разходи се предлага премахването на параграф 4 относно изискването за предварително решение на Комисията.

Член 7й — *Събиране и плащане на такси за изминато разстояние и такси за ползване*

Предлага се в параграфи 3 и 4 да се добави препратка към таксите за задръствания, за да се гарантира, че всички елементи на таксата са събрани и платени съгласувано.

Член 7к — *Компенсации*

Предлага се да се ограничи възможността за предоставяне на компенсации до случаите, в които се въвеждат такси за изминато разстояние (за разлика от таксите за ползване). Целта е да се елиминира съществуващият потенциал за дискриминация на чуждестранни ползватели.

Член 9 — *Използване на приходите*

Въвежда се нов параграф 3, с който се изисква приходите от таксите за задръствания да се използват за справяне с проблемите на задръстванията, например чрез подкрепа за алтернативни транспортни решения или за отстраняване на проблемите в участъците със затруднения.

Член 10а

Предлага се изменение на параграф 1 с цел да се актуализира клаузата за преразглеждане в съответствие с опростяването на приложение IIIб.

Член 11 — *Докладване*

Параграф 1 се изменя, за да се актуализират изискванията за докладване относно таксите за изминато разстояние, приходите от тях и използването на тези приходи, като се включва също така информация за качеството на пътищата, за които се налага таксата. Съществуващата буква д) в параграф 2 се заличава и се добавят букви д) — и), които включват информация относно приходите от таксите за задръствания, общите приходи от пътните такси и използването на тези приходи, както и оценка на поддръжката на пътищата и нивото на задръстване. Добавя се параграф 3, където се определя минималният набор от показатели, свързани с оценката на качеството на платените пътища. Добавят се параграфи 4 и 5, с които на Комисията се дава възможност да определи хармонизирани показатели с акт за изпълнение и да докладва за прилагането на тези показатели от държавите членки.

Приложения

В приложение 0, раздел 3 се предлага да се премахне позоваването на превозни средства „EEV“ и да се добави таблица с граничните стойности на емисиите на EURO VI, за да се вземе предвид Регламент (ЕО) № 595/2009.

Предложените промени в приложение III отразяват включването на автобусите в обхвата на директивата.

Предлага се приложение IIIa, раздели 2, 3 и 4 да се ограничат до случаите, когато дадена държава членка възнамерява да прилага по-високи такси за външни разходи в сравнение с референтните стойности, определени в приложение IIIб. Някои разпоредби от раздел 4.2 се актуализират предвид новото законодателство относно нивото на шума от моторни превозни средства.

Предлага се в приложение IIIб максималните среднопретеглени такси за външни разходи във връзка със замърсяването на въздуха и шума да бъдат заменени с референтни стойности за таксуване на външните разходи, включително разходите за замърсяването на въздуха и на шума, причинени от тежкотоварните превозни средства (таблица 1) и автобусите (таблица 2). Стойностите се изчисляват в светлината на актуализирания Наръчник за външните разходи на транспорта¹⁰. Стойностите могат да се умножават по 2 не само в планинските райони, но също и край агломерациите.

Предлага се в приложение IV да бъде включено позоваване на комбинации от 7 и 8 или 9 оси в таблицата на комбинациите от превозни средства.

Новото приложение V, свързано с предложения член 7га (относно таксите за задръствания), определя минимални изисквания за налагане на такса за задръствания, включително по отношение на частите от мрежата и обхванатите периоди от време. Пътищата се категоризират като метрополни и неметрополни, за да се направи разлика между по-гъсто и по-слабо населени райони. За да се осигури справедливо и пропорционално ценообразуване, за различните категории превозни средства са определени коефициенти на еквивалентност. В раздел 2 се изисква изчисляването на разходите да е прозрачно и сумите за всяка категория превозни средства и период от време за всеки засегнат участък от пътя да са достъпни за обществеността, както и да бъдат редовно коригирани, за да се запази ефективността на схемата.

Новото приложение VI, също така свързано с член 7га, ограничава размера на таксата за задръствания на километър на основа на пределните разходи за задръствания, представени в актуализирания Наръчник за външните разходи на транспорта.

Новото приложение VII е свързано с предложения член 7жа и се отнася до промените на таксите за изминато разстояние и таксите за ползване за леки превозни средства в съответствие с техните екологични показатели и определя категориите емисии за целите на тези промени. Прави се позоваване на CO₂ и на емисиите на замърсители на въздуха с оглед отчитане на общоевропейски стандарти и най-новите и точни процедури за измерване.

¹⁰ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/sustainable/studies/doc/2014-handbook-external-costs-transport.pdf>

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функциониране на Европейския съюз, и по-специално член 91, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹¹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите¹²,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Напредъкът към постигането на целта, определена от Комисията в нейната Бяла книга от 28 март 2011 г.¹³, а именно да се премине към пълното прилагане на принципите „замърсителят плаща“ и „потребителят плаща“, да се генерират приходи и да се осигури финансиране за бъдещи инвестиции в областта на транспорта, е бавен и несъответствията в прилагането на такси за ползване на пътна инфраструктура в Съюза продължават да съществуват.
- (2) В своето съобщение относно Европейска стратегия за мобилност с ниски емисии¹⁴ Комисията обяви, че ще предложи преразглеждане на директивата относно таксуването на товарни автомобили, за да стане възможно диференцирано таксуване също въз основа на емисиите на въглероден диоксид, както и разширяването на някои от нейните принципи върху автобусите, както и леките и лекотоварните автомобили.
- (3) Всички тежки превозни средства оказват значително въздействие върху пътната инфраструктура и допринасят за замърсяването на въздуха, докато леките превозни средства са в основата на повечето отрицателни екологични и социални въздействия на пътния транспорт, свързани с емисиите и задръстванията. В интерес на равното третиране и лоялната конкуренция следва

¹¹ ОВ С, , стр.

¹² ОВ С, , стр.

¹³ Бяла книга от 28 март 2011 г. — „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“, (COM(2011) 144 final).

¹⁴ COM (2016) 501 final.

да се гарантира, че превозните средства, които все още не са обхванати от рамката, определена в Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹⁵ по отношение на таксите за изминато разстояние и таксите за ползване, ще бъдат включени в тази рамка. Следователно обхватът на посочената директива следва да бъде разширен върху тежки превозни средства, различни от предвидените за превоз на товари, както и леки превозни средства, включително леки автомобили.

- (4) Таксите за ползване на основата на време по същността си не отразяват точно реално породените инфраструктурни разходи и по сходни причини не въздействат за стимулирането на по-чисти и по-ефективни транспортни дейности или за намаляването на задръстванията. Поради това те следва да бъдат постепенно заменени от такси въз основа на изминато разстояние, които са по-справедливи, ефикасни и ефективни.
- (5) За да се осигури приемане от страна на ползвателите на бъдещите схеми за пътно таксуване, на държавите членки следва да се разреши да въведат адекватни системи за събиране на такси като част от по-широк пакет от услуги за мобилност. Такива системи следва да осигуряват справедливо разпределение на разходите за инфраструктура и да отразяват принципа „замърсителят плаща“. Всички държави членки, които въвеждат подобна система, следва да гарантират, че тя съответства на разпоредбите на Директива 2004/52/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹⁶.
- (6) Както по отношение на тежките превозни средства, важно е да се гарантира, че всички такси на основата на време, прилагани за леки превозни средства, са пропорционални, включително по отношение на периоди на ползване, по-кратки от една година. В това отношение е необходимо да се вземе предвид фактът, че леките превозни средства имат модел на използване, различен от този на тежките превозни средства. Изчисляването на пропорционални такси на основата на време може да се базира на наличните данни относно моделите на пътуване.
- (7) Съгласно Директива 1999/62/ЕО може да се наложи такса за външни разходи на ниво, близка до пределната социална цена за използването на съответното превозно средство. Този метод се оказва най-справедливият и ефективен начин да се вземат предвид отрицателните въздействия върху околната среда и здравето от замърсяването на въздуха и шума, предизвикани от тежките превозни средства; той би гарантирал справедлив принос на тежките превозни средства за постигането на целите на ЕС за качество на въздуха¹⁷ и всички приложими гранични или целеви стойности за нивата на шума. Поради това следва да се улесни прилагането на такива такси.

¹⁵ Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 г. относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури (ОВ L 187, 20.7.1999 г., стр. 42).

¹⁶ Директива 2004/52/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване в Общността (Текст от значение за ЕИП), ОВ L 166, 30.4.2004 г., стр. 124—143.

¹⁷ Директива 2008/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 21 май 2008 г. относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух за Европа, ОВ L 152, 11.6.2008 г., стр. 1—44.

- (8) За тази цел максималните среднопретеглени такси за външни разходи следва да се заменят с лесно приложими референтни стойности, актуализирани предвид инфлацията, постигнатия научен напредък в изчисляването на външните разходи за автомобилния транспорт и промяната на състава на автопарка.
- (9) Варирането на таксите за инфраструктура според класа на емисии EURO допринесе за използването на по-чисти превозни средства. При подновяването на автомобилния парк, обаче, варирането на таксите на тази основа по междуградската мрежа се очаква да остарее морално до края на 2020 г. и следва да бъде преустановено дотогава. От същия момент таксуването за външните разходи следва да се прилага по-систематично като целенасочен метод за възстановяване на външните разходи по отношение на случаите, в които това е от най-голямо значение.
- (10) Делът на емисиите на CO₂ от тежките превозни средства нараства. Промяната на таксите за ползване на инфраструктурата в съответствие с тези емисии може да допринесе за подобрения в областта и поради това следва да бъде въведено.
- (11) Леките превозни средства пораждаят две трети от отрицателните въздействия върху околната среда и човешкото здраве, причинени от автомобилния транспорт. Поради това е важно да се стимулира използването на възможно най-чистите и икономични превозни средства чрез диференциране на пътните такси на основата на коефициентите на съответствие, определени в Регламент (ЕС) 2016/427 на Комисията¹⁸, Регламент (ЕС) 2016/646 на Комисията¹⁹ и Регламент (ЕС) 2017/xxx на Комисията²⁰.
- (12) За да се насърчи използването на най-чистите и икономични превозни средства, държавите членки следва да прилагат значително намалени пътни такси и такси за използване спрямо тези превозни средства.
- (13) Задръстванията по пътищата, за които всички моторни превозни средства допринасят в различна степен, представляват разход в размер на около 1 % от БВП. Значителна част от този разход може да бъде отдадена на междуградските задръствания. Поради това следва да се позволи налагането на конкретна такса за задръствания, стига тя да се прилага спрямо всички категории превозни средства. За да бъде ефективна и пропорционална, тази такса следва да се изчислява въз основа на пределния разход от задръстванията и да се диференцира според местоположение, време и категория на превозното средство. За да се увеличи максимално положително въздействие на таксите за задръствания, съответните приходи следва да се разпределят за проекти за преодоляване на причините за проблема.
- (14) Таксите за задръствания следва да отразяват пропорционално действителните разходи, пряко породени от всяко превозно средство за другите ползватели на пътя, и непряко — за обществото като цяло. За да се избегне непропорционалното възпрепятстване на свободното движение на хора и стоки,

¹⁸ Регламент (ЕС) 2016/427 на Комисията от 10 март 2016 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 692/2008 по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 6) (ОВ L 82, 31.3.2016 г., стр. 1—98).

¹⁹ Регламент (ЕС) 2016/646 на Комисията от 20 април 2016 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 692/2008 по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 6) (ОВ L 109, 26.4.2016 г., стр. 1—22).

²⁰

тези такси следва да бъдат ограничени до конкретни размери, отразяващи пределните разходи на задръстванията при почти пълна пропускателна способност, тоест когато обемът на трафика доближава максималната пропускателна способност на пътя.

- (15) Неутралните по отношение на приходите промени в таксите за инфраструктура, прилагани спрямо тежкотоварните автомобили, не са оптимален инструмент за целите на намаляването на задръстванията и следва да бъдат постепенно премахнати.
- (16) Надценките, добавяни към таксата за инфраструктура, също могат да дадат полезен принос за решаването на проблемите, свързани със значителните щети за околната среда или задръстванията, предизвиквани от използването на определени пътища, не само в планинските райони. Настоящото ограничение на надценките за тези райони следва да бъде премахнато. За да се избегне двойното таксуване на ползвателите, надценките следва да бъдат изключени на онези участъци от пътищата, за които се прилага такса за задръствания.
- (17) В случай, че дадена държава членка въведе система за пътно таксуване, предоставените компенсации може евентуално да доведат до дискриминация на чуждестранните ползватели на пътищата. Възможността за предоставяне на компенсация в такъв случай следва да бъде ограничена до случаите на пътните такси и не следва да бъде предоставяна при такси за ползване.
- (18) За да се използват потенциалните полезни взаимодействия между съществуващите системи за събиране на пътни такси и да се намалят оперативните разходи, Комисията следва да участва пълноценно в сътрудничеството сред държавите членки, които възнамеряват да въведат общи схеми за пътно таксуване.
- (19) Пътните такси могат да мобилизират ресурси, които да допринесат за финансирането на поддръжката и развитието на висококачествена транспортна инфраструктура. Поради това е уместно държавите членки да бъдат стимулирани да използват приходите от пътните такси за целта, както и да докладват изчерпателно за използването на такива приходи. Това следва да помогне по-конкретно за установяването на евентуални пропуски във финансирането, както и да засили положителното приемане на пътните такси от обществеността.
- (20) Тъй като целта на настоящата директива е по-специално да гарантира, че националните схеми за ценообразуване по отношение на превозни средства, различни от тежкотоварните автомобили, се прилагат в съгласувана мрежа, която осигурява равно третиране в целия Съюз, и тъй като тази цел не може да бъде постигната в достатъчна степен на ниво държави членки, а поради трансграничния характер на пътния транспорт и проблемите, които настоящата директива разглежда, това може да бъде постигнато в достатъчна степен на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, посочен в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тази цел.
- (21) Необходимо е да се гарантира, че таксите за външни разходи продължават да отразяват разходите за замърсяването на въздуха и шума, предизвикани от тежките превозни средства възможно най-точно, без схемата за таксуване да

става прекалено усложнена, за да се стимулира използването на най-икономичните превозни средства и стимулите да продължат да бъдат ефективни, а диференцирането на пътните такси — актуално. Поради това на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз за целите на приспособяването на референтните стойности на таксуване за външни разходи в съответствие с научния прогрес, като определя условията на неутралните от гледна точка на приходите промени на таксите за инфраструктура според емисиите на CO₂ от тежки превозни средства и адаптира условията на промени на таксите за инфраструктура за леки превозни средства към техническия напредък. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.²¹ По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.

- (22) С оглед да се осигурят еднакви условия за прилагането на съответните разпоредби на настоящата директива, на Комисията следва да се делегират изпълнителни правомощия. За приемането на актове за изпълнение за установяване на хармонизиран набор от показатели за оценка на качеството на пътните мрежи следва да се използва процедурата по консултиране. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета²².

- (23) Поради това Директива 1999/62/ЕО следва да бъде съответно изменена,
ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Директива 1999/62/ЕО се изменя, както следва:

- (1) заглавието се заменя със следното:

„Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 г. относно заплащането на такси от превозни средства за използване на пътни инфраструктури“;

- (2) Членове 1 и 2 се заменят със следното:

„Член 1

1. Настоящата директива се прилага по отношение на:

²¹ ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

²² Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

- а) данъците за тежкотоварни автомобили,
- б) таксите за изминато разстояние и таксите за ползване, налагани на превозните средства

2. Настоящата директива не се отнася за превозни средства, които извършват превози предимно в неевропейските територии на държавите членки.

3. Настоящата директива не се отнася и за превозни средства, с регистрация в Канарските острови, Сеута и Мелила, както Азорските острови и Мадейра, които извършват превози изключително на тези територии или между тези територии, и съответно, континенталните територии на Испания или Португалия.

Член 2

По смисъла на настоящата директива:

- (1) „трансевропейска пътна мрежа“ означава пътната транспортна инфраструктура, посочена в раздел 3 на глава II от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета*, както е илюстрирано чрез картите в приложение I към същия регламент;
- (2) „разходи за строителство“ означава разходите, свързани със строителството, включително разходите за финансиране, където е подходящо, на:
 - а) нова инфраструктура или нови подобрения на инфраструктурата, включително значителни структурни ремонти, или
 - б) инфраструктура или подобрения на инфраструктурата, включително значителни структурни ремонти, извършени не повече от 30 години преди 10 юни 2008 г., където към 10 юни 2008 г. вече са били налице начини за таксуване, или извършени преди не повече от 30 години преди установяването на нови начини за таксуване, въведени след 10 юни 2008 г.;
 - в) инфраструктура или подобрения на инфраструктурата, завършени преди 10 юни 2008 г., при които:
 - i) държава членка е установила система за събиране на такси, която предоставя възстановяване на тези разходи чрез договор с оператор на системата или чрез други законови действия с еквивалентен ефект, влезли в сила преди 10 юни 2008 г., или
 - ii) държава членка може да докаже, че решението за изграждането на въпросната инфраструктура е зависело от това дали планираният ѝ експлоатационен период е повече от 30 години
- (3) „финансови разходи“ означава лихви по заеми и възстановяване на финансиране със собствен капитал от акционерите;
- (4) „значителни структурни ремонти“ означава структурни ремонти с изключение на ремонтите, които повече не допринасят полза за ползвателите на пътищата, особено когато ремонтната дейност е заменена с препокриване на пътя или с друга строителна работа;

(5) „автомагистрала“ означава път, специално проектиран и построен за автомобилно движение, който не обслужва имоти, граничещи с него, и който отговаря на следните критерии:

- а) снабден е, с изключение на специални места или временно, с отделни пътни платна за двете посоки на движение, отделени едно от друго или чрез разделителна ивица, която не е предназначена за движение, или по изключение чрез други средства;
- б) не се пресича на едно ниво нито с друг път, нито с железопътна или трамвайна линия, нито с пътека за велосипедисти или пешеходна пътека;
- в) специално е проектиран като автомагистрала;

(6) „такса за изминато разстояние“ означава определена сума въз основа на изминатото разстояние по дадена инфраструктура и на типа превозно средство, заплащането на която дава право на превозното средство да използва инфраструктурата; таксата се състои от такса за инфраструктура и, според случая, такса за задръствания или такса за външни разходи, или и двете;

(7) „такса за инфраструктура“ означава такса, налагана с цел да се възстановят разходите, направени в дадена държава членка за изграждане, поддържане, експлоатация и развитие на инфраструктурата;

(8) „такса за външни разходи“ означава такса, налагана с цел възстановяване на разходите, направени в дадена държава членка във връзка със замърсяването на въздуха и/или шумовото замърсяване, причинени от трафика;

(9) „задръстване“ означава ситуация, при която обемът на трафика достига или надхвърля пропускателната способност на пътя;

(10) „такса за задръствания“ означава такса, налагана на превозните средства с цел възстановяване на разходите, породени от задръстванията в дадена държава членка, и за намаляване на задръстванията;

(11) „разходи във връзка със замърсяването на въздуха, причинено от трафика“ означава стойността на вредите, причинени от изпускането на прахови частици и на прекурсори на озона, като азотен оксид и летливи органични съединения, при експлоатацията на превозно средство;

(12) „разходи във връзка с шумовото замърсяване, причинено от трафика“ означава стойността на вредите, причинени от шума, генериран от превозните средства или причинен от тяхното взаимодействие с пътната настилка;

(13) „среднопретеглена такса за инфраструктура“ означава общият приход от таксата за инфраструктура за даден период, разделен на пробега в километри, пропътуван от тежките превозни средства по пътните участъци, за които се плаща таксата през същия период;

(14) „такса за ползване“ означава определена сума, чието заплащане дава право на превозното средство да използва за определен период инфраструктурата, посочена в член 7, параграфи 1 и 2;

(15) „превозно средство“ означава моторно превозно средство с четири или повече колела или съчленена комбинация от превозни средства, предназначени или използвани за превоз на пътници или товари;

- (16) „тежко превозно средство“ означава тежкотоварен автомобил или автобус;
- (17) „тежкотоварен автомобил“ означава превозно средство, предназначено за превоз на товари с максимално допустима маса, по-голяма от 3,5 тона
- (18) „автобус“ означава превозно средство, предназначено за превоз на повече от 8 пътници освен водача и с максимално допустима маса, по-голяма от 3,5 тона
- (19) „леко превозно средство“ означава лек автомобил, микробус или лекотоварен автомобил;
- (20) „лек автомобил“ означава превозно средство с четири колела, предназначено за превоз на не повече от осем пътници освен водача;
- (21) „микробус“ означава превозно средство, предназначено за превоз на повече от осем пътници освен водача и с максимална допустима маса, не по-голяма от 3,5 тона;
- (22) „лекотоварен автомобил“ означава превозно средство, предназначено за превоз на товари с максимално допустима маса, не по-голяма от 3,5 тона;
- (23) „превозно средство с нулеви емисии“ означава превозно средство без емисии на отработили газове;
- (24) „превозвач“ означава всяко предприятие, което осъществява пътен превоз на пътници или стоки;
- (25) „превозно средство от тип „EURO 0“, „EURO I“, „EURO II“, „EURO III“, „EURO IV“, „EURO V“, „EURO VI““ означава тежкотоварно превозно средство, чиито емисии са в границите за емисии, посочени в приложение 0;
- (26) „тип превозно средство“ означава категорията, в която се класифицира тежко превозно средство в зависимост от броя на осите, размерите или теглото му, или като се вземат предвид други показатели за класифициране, отразяващи щетите върху пътя като например класификационната система за щети върху пътя, дадена в приложение IV, при условие че използваната класификационна система се базира на характеристиките на превозното средство, които са отразени в документацията на това средство, използвана във всички държави членки, или тези характеристики са видими;
- (27) „концесионен договор“ означава обществена поръчка за строителни работи съгласно определението по член 1 от Директива 2014/24/ЕС на Европейския парламент и на Съвета**;
- (28) „концесионна такса за изминато разстояние“ означава такса, наложена от концесионер в съответствие с концесионен договор;
- (29) „значително изменен начин за таксуване“ означава начин за събиране на такси за изминато разстояние или такси за ползване, който е бил изменен така, че разходите или приходите са променени с поне 5 % в сравнение с предходната година след корекция за инфлация, измерена чрез промените в хармонизирания индекс на потребителските цени в ЕС, като се изключат енергетиката и непреработените храни, съгласно публикуваното от Комисията (Евростат).

За целите на точка 2:

а) във всеки случай пропорцията на разходите за строителство, които трябва да бъдат взети предвид, не надвишава пропорцията на актуалния планиран експлоатационен период на инфраструктурните компоненти, които все още ще се използват към 10 юни 2008 г. или на датата, когато се въвеждат новите начини за таксуване, ако тя е по-късна;

б) инфраструктурните разходи или разходите за подобрения на инфраструктурата могат да включват всички специфични разходи за инфраструктура, проектирана да намали шума или да повиши пътната безопасност, и действителните плащания, направени от оператора на инфраструктурата, съответстващи на обективни екологични елементи като защита срещу замърсяване на почвата;

* Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (ОВ L, 348, 20.12.2013 г., стр. 1).

** Директива 2014/24/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. за обществените поръчки и за отмяна на Директива 2004/18/ЕО (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 65)“;

(3) Член 7 се заменя със следното:

„Член 7

1. Без да се засяга член 9, параграф 1а, държавите членки могат да продължат да прилагат или да въвеждат такси за изминато разстояние и/или такси за ползване на трансевропейската пътна мрежа или на определени участъци от нея, както и на онези допълнителни участъци от своята мрежа от автомагистрала, които не са част от трансевропейската пътна мрежа, съгласно условията, предвидени в параграфи 3—9 от настоящия член и в членове 7а—7к.

2. Параграф 1 не засяга правото на държавите членки при спазване на Договора за функционирането на Европейския съюз да прилагат такси за изминато разстояние и/или такси за ползване за други пътища, при условие че налагането на тези такси за такива пътища не е дискриминационно спрямо международния трафик и не води до нарушаване на конкуренцията между операторите. Таксите за изминато разстояние и таксите за ползване, които се налагат за пътища извън трансевропейската пътна мрежа и пътища, различни от магистрала, спазват условията, определени в параграфи 3 и 4 от настоящия член, в член 7а и в член 7й, параграфи 1, 2 и 4.

3. Държавите членки не налагат едновременно такси за изминато разстояние и такси за ползване на която и да е категория превозни средства за използването само на един участък от пътя. Независимо от това, държава членка, която налага такса за ползване на своята мрежа, може да налага и такси за използване на мостове, тунели и планински проходи.

4. Таксите за изминато разстояние и таксите за ползване не водят до дискриминация, пряка или непряка, на основата на националността на ползвателя на пътя, на държавата членка или третата държава, в която се е установил превозвачът, нито на регистрацията на превозното средство, началната или крайната точка на транспортната операция.

5. Държавите членки могат да предвидят намален размер на таксите за изминато разстояние или таксите за ползване, или освобождаване от задължението за плащане на такива такси за тежки превозни средства, които са изключени от изискването да монтират и използват записващо оборудване съгласно Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета*, както и в случаите, обхванати от условията, определени в член 6, параграф 2, букви а), б) и в) от настоящата директива.

6. Без да се засягат разпоредбите на параграф 9, считано от 1 януари 2018 г. държавите членки няма да въвеждат такси за ползване за тежки превозни средства. Таксите за ползване, въведени преди тази дата, могат да продължат да се прилагат до 31 декември 2023 г.

7. Считано от [датата на влизане в сила на настоящата директива], държавите членки няма да въвеждат такси за ползване за леки превозни средства. Таксите за ползване, въведени преди тази дата, ще отпаднат постепенно до 31 декември 2027 г.

8. По отношение на тежките превозни средства, до 31 декември 2019 г. всяка държава членка може да избере да прилага такси за изминато разстояние или такси за ползване единствено за превозните средства с максимално допустимо тегло в натоварено състояние не по-малко от 12 тона, ако счита, че включването на превозните средства с тегло, по-малко от 12 тона:

а) би създавало в резултат на отклоняването на движението на превозни средства значителни неблагоприятни последици за свободния поток на трафика, околната среда, нивата на шума, задръстванията, човешкото здраве или безопасността по пътищата;

б) би довело до административни разходи в размер над 30 % от допълнителните приходи, които биха били генерирани от разширяването на прилагането.

Държавите членки, които предпочитат да прилагат такси за изминато разстояние, такси за ползване или и двете единствено за превозните средства с максимално допустимо тегло в натоварено състояние не по-малко от 12 тона, информират Комисията за своето решение и за мотивите за него.

9. Считано от 1 януари 2020 г., таксите за изминато разстояние и таксите за ползване, прилагани за тежките превозни средства, се прилагат за всички тежки превозни средства.

10. Таксите за изминато разстояние и таксите за ползване за тежките превозни средства от една страна, и за леките превозни средства — от друга страна, може да бъдат въведени или запазени независимо една от друга.

* Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г. относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ L 60, 28.2.2014 г., стр. 1)“;

(4) Член 7 а се заменя със следното:

„Член 7а

1. Таксите за ползване са пропорционални на продължителността на ползване на инфраструктурата.

2. Доколкото се налагат такси за ползване по отношение на тежките превозни средства, ползването на инфраструктурата се предлага най-малко за следните периоди: един ден, една седмица, един месец и една година. Месечният размер не трябва да надвишава 10 % от годишния размер, седмичният размер не трябва да надвишава 5 % от годишния размер, а дневният размер не трябва да надвишава 2 % от годишния размер.

Държава членка може да прилага само годишни такси за превозните средства, регистрирани в нея.

Държавите членки определят размера на таксите за ползване, включително административните разходи, за всички категории тежки превозни средства, на ниво, което не е по-високо от максималните размери, предвидени в приложение II.

3. Доколкото се налагат такси за ползване по отношение на леките автомобили, ползването на инфраструктурата се предлага най-малко за следните периоди: 10 дни, един или два месеца, или и двете, и една година. Двумесечният размер не трябва да надвишава 30 % от годишния размер, месечният размер не трябва да надвишава 18 % от годишния размер, а 10-дневният размер не трябва да надвишава 8 % от годишния размер.

Държавите членки могат също да предвидят ползване на инфраструктурата за други периоди от време. В такива случаи държавите членки прилагат ставки, съответстващи на принципа на равно третиране на ползвателите, като вземат предвид всички меродавни фактори, по-конкретно годишната ставка и ставките за другите периоди, посочени в първата алинея, установените модели на ползване и административните разходи.

По отношение на схемите за такса за ползване, приети преди 31 май 2017 г., държавите членки могат да поддържат ставки, надхвърлящи определените в първа алинея граници, които са били в сила преди тази дата, и съответно по-високи ставки за други периоди на ползване, в съответствие с принципа на равното третиране. Те обаче се привеждат в съответствие с определените в първа алинея граници, както и с втора алинея, в момента на влизане в сила на значително изменени начини за събиране на такси, и не по-късно от 1 януари 2024 г.

4. За микробуси и лекотоварни автомобили държавите членки спазват разпоредбите на параграф 2 или параграф 3. Държавите членки обаче определят по-високи такси за ползване за микробуси и лекотоварни автомобили, отколкото за леки автомобили, считано най-късно от 1 януари 2024 г.“;

(5) Член 7в се заменя със следното:

„Член 7в

1. Държавите членки могат да запазят или да въведат такса за външни разходи, свързана с разходите от замърсяването на въздуха или шумовото замърсяване, или и двете.

За тежки превозни средства таксата за външни разходи е променлива и се определя в съответствие с минималните изисквания и методите, посочени в приложение IIIa, и при зачитане на референтните стойности, предвидени в приложение IIIб.

2. Разходите, които се вземат предвид, са свързани с мрежата или с частта от мрежата, за която се налагат такси за външни разходи, и с превозните средства, подлежащи на таксуване. Държавите членки могат да предпочетат да се възстановява само определен процент от тези разходи.

3. Таксата за външни разходи във връзка със замърсяването на въздуха, причинено от трафика, не се отнася за тежки превозни средства, които отговарят на най-строгите EURO стандарти за емисии.

Първата алинея престава да се прилага четири години след датата на влизане в сила на правилата, с които са въведени тези стандарти.

4. Размерът на таксата за външни разходи се определя от съответната държава членка. Ако държава членка определи орган за тази цел, той е правно и финансово независим от организацията, която управлява или събира цялата такса или част от нея.

5. Считано от 1 януари 2021 г., държавите членки, които събират такси за изминато разстояние, прилагат такса за външни разходи за тежки превозни средства поне за тази част от мрежата, посочена в член 7, параграф 1, където екологичните щети, причинени от тежки превозни средства, са по-големи от средните екологични щети, причинени от тежки превозни средства, определени съгласно съответните изисквания за докладване, посочени в приложение IIIa.“;

(6) Въмква се следният член 7га:

„Член 7га

1. Държавите членки могат да въведат такса за задръствания на всеки участък от своята пътна мрежа, който се претоварва, в съответствие с изискванията, определени в приложение V. Таксата за задръствания може да се прилага само за тези пътни участъци, които редовно са претоварени, и само през периодите, в които обикновено са претоварени.

2. Държавите членки определят пътните участъци и периодите, посочени в параграф 1, въз основа на обективни критерии, свързани с равнището на излагане на пътищата и техните околности на задръствания, като например средните закъснения или дължината на опашките.

3. Таксата за задръствания, наложена за който и да било участък от пътната мрежа, се прилага без дискриминация спрямо всички категории превозни средства в съответствие със стандартните коефициенти на еквивалентност, посочени в приложение V.

4. Таксата за задръствания отразява разходите, предизвикани от дадено превозно средство за други ползватели на пътя и непряко — за обществото, но не надхвърля максималните нива за отделните видове пътища, както са посочени в приложение VI.

5. Държавите членки установяват подходящи механизми за наблюдение на въздействието на таксите за задръствания и преразглеждане на техния размер. Те преразглеждат размера на таксите редовно, поне веднъж на три години, за да

гарантират, че не са по-високи от разходите, които задръстванията предизвикват в съответната държава членка по посочените участъци от пътя, за които се прилагат.“;

(7) Членове 7е и 7ж се заменят със следното:

„Член 7е

1. След като информират Комисията, държавите членки могат да добавят надценка към таксата за инфраструктура, налагана за определени пътни участъци, които редовно са претоварени, или чието използване от превозни средства нанася значителни щети на околната среда, ако са изпълнени следните условия:

а) генерираният от надценката приход се инвестира във финансирането на изграждането на транспортна инфраструктура от централната мрежа, определена съгласно глава III от Регламент (ЕС) № 1315/2013, която допринася пряко за намаляване на задръстванията или щетите върху околната среда и която се намира в същия коридор, в който се намира участъкът от пътя, за който се прилага увеличението;

б) надценката не надвишава 15 % от среднопретеглената такса за инфраструктура, изчислена в съответствие с член 7б, параграф 1 и член 7д, с изключение на случаите, когато генерираният приход се инвестира в трансгранични участъци от основни коридори на мрежата, като в този случай надценката не може да надвишава 25 %;

в) прилагането на надбавката не води до несправедливо третиране на търговския трафик в сравнение с другите ползватели на пътя;

г) описание на точното място, за което се отнася надценката, и доказателство за решението за финансиране на изграждането на коридори на основната мрежа, посочени в буква а), се изпращат до Комисията преди прилагане на надценката;

д) периодът, през който се прилага надбавката, е определен и ограничен предварително и е в съответствие, по отношение на очакваните приходи, с финансовите планове и анализа за разходите и ползите за проектите, съфинансирани от приходите от надбавката.

1а. При нови трансгранични проекти надценки могат да се добавят само ако всички държави членки, участващи в този проект са съгласни.

2. Надценка може да бъде приложена към такса за инфраструктура, която е била променена в съответствие с член 7ж.

3. След получаване на необходимата информация от държавата членка, възнамеряваща да приложи надценка, Комисията предоставя тази информация на разположение на членовете на комитета, посочен в член 9в. Ако Комисията счете, че планираната надценка не удовлетворява условията, определени в параграф 1, или ако счете, че тя ще окаже значително неблагоприятно влияние върху икономическото развитие на периферните региони, тя може посредством акт за изпълнение да отхвърли или да поиска изменение в планове за такси, представени от съответната държава членка. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 9в, параграф 2.

4. Размерът на надценката се изважда от размера на таксата за външни разходи, изчислен в съответствие с член 7в, като се изключват превозните средства с класа на емисии EURO 0, I и II от 15 октомври 2011 г., III и IV от 1 януари 2015 г., V от 1 януари

2019 г. и VI от януари 2023 г. нататък. Всички тези приходи, генерирани от едновременното прилагане на надценката и на таксите за външни разходи, се инвестират за финансиране на изграждането на коридори от основната мрежа, посочени в част I от приложение I към Регламент (ЕС) № 1316/2013.

5. Надценка не може да се прилага на участъци от пътя, където се прилага такса за задръствания.

Член 7ж

1. До 31 декември 2021 г. таксата за инфраструктура може да бъде променяна с цел намаляване на задръстванията, намаляване до минимум на щетите по инфраструктурата и оптимизиране на използването на съответната инфраструктура или насърчаване на безопасността по пътищата, при условие че:

- а) промяната е прозрачна, разгласява се публично и е достъпно за всички ползватели при едни и същи условия;
- б) промяната се прилага според часа, деня или сезона;
- в) никоя такса за инфраструктура не надхвърля с повече от 175 % максималния размер на среднопретеглената такса за инфраструктура, посочена в член 7б;
- г) върховите периоди, когато се налагат по-високи такси за инфраструктура с цел намаляване на задръстванията, не надхвърлят пет часа на ден;
- д) промяната се определя и прилага по прозрачен и неутрален по отношение на приходите начин за участък от пътя, засегнат от задръствания, чрез предлагане на намалени такси за изминато разстояние на онези превозвачи, които пътуват извън пиковите периоди, и чрез прилагане на увеличени такси за изминато разстояние за превозвачите, които пътуват през пиковите периоди по един и същ пътен участък.

Държава членка, която желае да въведе подобна промяна или да измени съществуваща такава, уведомява Комисията за това и ѝ предоставя необходимата информация, за да може тя да се убеди, че условията са изпълнени.

2. По отношение на тежките превозни средства, до 31 декември 2020 г. държавите членки променят таксата за инфраструктура според класа на емисии EURO на превозното средство по такъв начин, че нито една такса за инфраструктура да не надхвърля с повече от 100 % същата такса, наложена на еквивалентни превозни средства, отговарящи на най-строгите стандарти за емисии. Съществуващите концесионни договори може да бъдат освободени от това задължение до подновяването на договора.

Въпреки това държава членка може да приложи дерогация от изискването за промени на таксата за инфраструктура, ако:

- i) това би подкопало сериозно съгласуваността на системите за събиране на такси за изминато разстояние на нейна територия;
- ii) за съответната система за събиране на такси за изминато разстояние би било технически неосъществимо въвеждането на такова разграничаване;
- iii) това би довело до отклоняването на превозните средства, причиняващи най-голямо замърсяване, с отрицателно въздействие върху безопасността по пътищата и общественото здраве;

iv) таксата за изминато разстояние включва такса за външни разходи.

Комисията се уведомява за всяка такава дерогация или освобождаване.

3. Когато водач на превозно средство или, ако е приложимо, превозвач, не може да представи при проверка документите на превозното средство, необходими за удостоверяване на класа на емисии за целите на параграф 2, държавата членка може да прилага такси за изминато разстояние до максималния размер.

4. В срок от една година след като Комисията публикува официалните данни за емисиите на CO₂ съгласно Регламент (ЕС) .../...*****, тя приема делегиран акт в съответствие с член 9д, за да определи референтните стойности на емисиите на CO₂, както и подходяща категоризация на съответните тежки превозни средства.

В срок от една година от датата на влизане в сила на делегирания акт държавите членки променят таксата за инфраструктура, като вземат предвид референтните стойности на емисиите на CO₂ и съответната категоризация на превозните средства. Таксите се променят по такъв начин, че никоя такса за инфраструктура да не надхвърля с повече от 100 % същата такса за еквивалентни превозни средства с възможно най-ниските, но различни от нулеви емисии на CO₂. Превозните средства с нулеви емисии се ползват от намаление на таксата за инфраструктура със 75 % в сравнение с максималния размер.

5. Посочените в параграфи 1, 2 и 4 промени не са предназначени да генерират допълнителни приходи от такси за изминато разстояние. Всяко неволно увеличение на приходите се уравновесява чрез изменение на структурата на промяната, което се прилага до две години след края на счетоводната година, през която е генериран допълнителният приход.

***** Регламент (ЕС) .../... от XXX година за изпълнение на Регламент (ЕО) № 595/2009 по отношение на сертифицирането на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на тежките превозни средства и за изменение на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, ОВ L ..., ..., стр. ...).“;

(8) вмъква се следният член 7жа:

„Член 7жа

1. До 31 декември 2021 г. държавите членки могат да променят таксите за изминато разстояние и таксите за ползване за леките превозни средства в зависимост от екологичните характеристики на превозното средство.

2. От 1 януари 2022 г. държавите членки изменят таксите за изминато разстояние, а при таксите за ползване — поне годишните такси, според емисиите на CO₂ и на замърсители на съответните превозни средства съгласно правилата, определени в приложение VII.

3. Когато водач на превозно средство или, ако е приложимо, превозвач, не може да представи при проверка документите на превозното средство, необходими за удостоверяване на нивата на емисии (сертификат за съответствие) съгласно Регламент (ЕС) .../...***** на Комисията, държавата членка може да приложи такси за изминато разстояние или годишни такси за ползване до максималния размер.

4. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 9д за изменение на приложение VII с цел адаптирането на посочените в него условия към техническия прогрес.

***** Регламент (ЕС) 2017/xxx от xxx година за допълнение на Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства, за изменение на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията и на Регламент (ЕС) № 1230/2012 на Комисията и за отмяна на Регламент (ЕО) № 692/2008 (ОВ L xxx) и Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Рамкова директива) (ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1.)“;

(9) Член 7з се изменя, както следва:

а) в параграф 1 уводната част се заменя със следното:

„Най-малко шест месеца преди прилагането на нов или значително променен начин за таксуване за инфраструктура държавите членки съобщават на Комисията.“

б) параграф 3 се заменя със следното:

„3. Преди да приложат нов или значително изменен начин на таксуване за външни разходи, държавите членки информират Комисията за засегнатата мрежа, предвидените ставки по категория превозно средство и клас на емисии.“;

в) параграф 4 се заличава;

(10) Член 7и се изменя, както следва:

а) в параграф 2 букви б) и в) се заменят със следното:

„б) такива отстъпки или намаления отразяват реални спестявания на административните разходи за обработката на редовните ползватели в сравнение със случайните ползватели;

в) такива отстъпки или намаления не надхвърлят 13 % от таксата за инфраструктура, заплащана от еквивалентни превозни средства, които нямат право на отстъпка или намаление.“;

б) параграф 3 се изменя, както следва:

„3. При условията, установени в член 7ж, параграф 1, буква б) и параграф 5, когато се отнася за специфични проекти от голямо европейско значение, посочени в приложение I към Регламент (ЕС) № 1315/2013, размерът на таксите за изминато разстояние може да подлежи на други форми на промяна с цел да се осигури търговската жизнеспособност на тези проекти, когато те са подложени на пряка конкуренция с други видове транспорт. Получената структура на таксите трябва да бъде линейна, пропорционална, да

бъде публично разгласена и да бъде достъпна за всички ползватели при едни и същи условия, и да не води до допълнителни разходи, които да се прехвърлят върху други ползватели под формата на по-високи такси за изминато разстояние.“;

(11) Член 7й се изменя, както следва:

а) в параграф 1 второто изречение се заменя със следното:

За тази цел държавите членки си сътрудничат за установяване на методи, които позволяват на ползвателите на пътищата да плащат такси за изминато разстояние и такси за ползване 24 часа в денонощието, най-малко в главните търговски обекти, като се използват общоприетите начини на плащане, във и извън държавите членки, в които те се прилагат.“;

б) параграф 3 се заменя със следното:

„3. Ако дадена държава членка налага на превозно средство такса за изминато разстояние, в предоставена на ползвателя на пътя, по възможност електронно, квитанция се означават общият размер на таксата за изминато разстояние, размерът на таксата за инфраструктура, размерът на таксата за външни разходи.“;

в) в параграф 4 първото изречение се заменя със следното:

Където е икономически осъществимо, държавите членки налагат и събират такси за външни разходи и такси за задръствания чрез електронна система, която отговаря на изискванията на член 2, параграф 1 от Директива 2004/52/ЕО.“;

(12) Член 7к се заменя със следното:

„Член 7к

Без да се засягат членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз, настоящата директива не оказва въздействие върху свободата на държавите членки, които въвеждат система за такси за изминато разстояние да предвидят подходящи компенсации.“;

(13) В член 8 параграф 2 се изменя, както следва:

а) в буква а) препратката към „член 7, параграф 7“ се заменя с препратка към „член 7а“;

б) в буква б) думите „и параграф 2“ се добавят след „член 7, параграф 1“;

(14) Член 9 се изменя, както следва:

а) в параграф 2 втора алинея се заличава;

б) добавя се следният параграф 3:

„3. Приходите, генерирани от такси за задръствания, или паричната равностойност на тези приходи, се използват за решаване на проблема със задръстванията, по-конкретно чрез:

- а) подпомагане на инфраструктурата и услугите на обществения транспорт;
- б) елиминиране на участъците с недостатъчен капацитет по трансевропейската пътна мрежа;
- в) разработване на алтернативна инфраструктура за ползвателите на транспорта.“;

(15) Членове 9г и 9д се заменят със следното:

„Член 9г

Комисията е оправомощена да приема делегирани актове съгласно член 9д за изменение на приложение 0, на сумите в таблици 1 и 2 от приложение IIIб и на формулите в раздели 4.1 и 4.2 от приложение IIIа, за да ги адаптира към научния и техническия напредък

Член 9д

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 7ж, параграф 4, член 7жа, параграф 4 и член 9г, се предоставя на Комисията за неопределен срок, считано от [датата на влизане в сила на настоящата директива].
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 7ж, параграф 4, член 7жа, параграф 4 и член 9г, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 година.
5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
6. Делегиран акт, приет съгласно член 7ж, параграф 4, член 7жа, параграф 4 и член 9г, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок може да се удължи с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.“;

(16) Членове 9е и 9ж се заличават;

(17) Член 10 а се заменя със следното:

„1. Сумите в евро, определени в приложение II, и сумите в центове, определени в таблици 1 и 2 от приложение IIIб, се преразглеждат на всеки две години, за да се отчетат промените в хармонизирания индекс на потребителските цени в ЕС, с изключение на енергията и непреработените храни (както се публикува от Комисията (Евростат). Първото преразглеждане се провежда на 31 март [на годината, следваща две години след влизането в сила на настоящата директива].

Сумите се адаптират автоматично, като се увеличава основната сума в евро или центове чрез процентна промяна в посочения индекс. Получените суми се закръглят до най-близката стойност в евро по отношение на приложение II, до една десета от цента по отношение на приложение IIIб.

2. Комисията публикува в *Официален вестник на Европейския съюз* адаптираните размери, посочени в параграф 1, до 31 март на годината след изтичането на двете календарни години, посочени в параграф 1. Тези адаптирани стойности влизат в сила на първия ден от месеца след публикуването им.“

(18) Член 11 се заменя със следното:

„Член 11

1. Държавите членки ежегодно публикуват в обобщена форма доклад за таксите за изминато разстояние и таксите за ползване, събрани на тяхната територия, включително информация за използването на приходите и качеството на пътищата, за които се прилагат такси за изминато разстояние и такси за ползване, както е посочено в параграфи 2 и 3.

2. Публикуваният съгласно параграф 1 доклад съдържа следната информация:

- а) таксата за външни разходи, наложена за всяка комбинация от класа на превозното средство, вида на пътя и периода от време;
- б) промяната на таксите за инфраструктура в зависимост от типовете превозни средства;
- в) среднопретеглената такса за инфраструктура и общия приход, генериран чрез нея, като се указва всяко възможно отклонение в сравнение с реалните разходи за инфраструктура, произтичащо от промяната на таксата за инфраструктура;
- г) общия приход от таксите за външни разходи;
- д) общия приход от таксите за задръствания;
- е) общия приход от таксите за изминато разстояние и таксите за ползване;
- ж) информация относно използването на приходите, генерирани чрез прилагането на настоящата директива, и как това използване е позволило на държавата членка да постигне целите, посочени в член 9, параграфи 2 и 3;
- з) оценка на базата на обективни критерии на състоянието на поддръжка на пътната инфраструктура на територията на държавата членка и развитието му след последния доклад;

i) оценка на нивото на задръстване на таксуваната мрежа в пикови часове въз основа на наблюдения на реалното движение, извършени над представителен брой задръстени пътни участъци на съответната мрежа, както и развитието му след последния доклад.

3. За оценката на качеството на частите от пътната мрежа, за които се прилагат такси за изминато разстояние и такси за ползване държавите членки използват ключови показатели за изпълнение. Тези показатели са свързани най-малко с:

- а) качеството на пътната настилка;
- б) безопасността по пътищата,
- в) нивото на задръстване.

4. В срок до три години след [датата на влизане в сила на преразгледаната директива] Комисията приема акт за изпълнение в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 9в, параграф 2, за да определи хармонизиран набор от показатели.

5. В срок от шест години след [датата на влизане в сила на преразгледаната директива] Комисията публикува доклад въз основа на прилагането от страна на държавите членки на показателите, посочени в параграф 4.“;

(18) Приложенията се изменят, както следва:

а) приложения 0, IIIa, IIIб и IV се изменят съгласно приложението към настоящата директива.

б) приложения V, VI и VII се добавят съгласно приложението към настоящата директива.

Член 2

1. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива не по-късно от . Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.

2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 3

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 4

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател