

# Официален вестник

## на Европейския съюз

# C 77 E



Издание  
на български език

## Информация и известия

Година 54  
11 март 2011 г.

Известие №	Съдържание	Страница
	III <i>Подготвителни актове</i>	
	СЪВЕТ	
2011/C 77 E/01	Позиция (ЕС) № 6/2011 на Съвета на първо четене с оглед приемането на 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 Приета от Съвета на 14 февруари 2011 г. <sup>(1)</sup> .....	1

# BG

<sup>(1)</sup> Текст от значение за ЕИП



## III

(Подготвителни актове)

## СЪВЕТ

## ПОЗИЦИЯ (ЕС) № 6/2011 НА СЪВЕТА НА ПЪРВО ЧЕТЕНЕ

с оглед приемането на 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

Приета от Съвета на 14 февруари 2011 г.

(текст от значение за ЕИП)

(2011/С 77 Е/01)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет <sup>(1)</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите <sup>(2)</sup>,

в съответствие с обикновената законодателна процедура <sup>(3)</sup>,

като имат предвид, че:

въздуха и шумовото замърсяване, което уврежда здравето на хората и околната среда. Освен това изискванията за опазване на околната среда трябва да бъдат интегрирани в определянето и изпълнението на други политики на Съюза, включително на общата транспортна политика.

(2) Целта за намаляване на отрицателното въздействие на транспорта следва да се постигне по начин, при който се избягват прекомерните препятствия пред свободното движение в интерес на здравия икономически растеж, правилното функциониране на вътрешния пазар и териториалното сближаване.

(3) За оптимизирането на транспортната система в съответствие с това общата транспортна политика следва да използва набор от инструменти за подобряване на транспортната инфраструктура и използването на технологиите, както и да създаде условия за по-ефикасно управление на търсенето на транспортни услуги, по-специално чрез насърчаване на подновяването на автомобилните паркове, по-ефикасното използване на инфраструктурите и съ-modalността. Това налага да продължи да се използва принципът „ползвателят плаща“, както и развитие и прилагане на принципа „замърсителят плаща“ в транспортния сектор за всички видове транспорт.

(1) Насърчаването на устойчив транспорт представлява ключов елемент от общата транспортна политика. За тази цел трябва да бъде намален приносът на транспортния сектор за промените в климата и неговото отрицателно въздействие, и по-специално задръстванията, които възпрепятстват мобилността, и замърсяването на

(4) В Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета <sup>(4)</sup> Комисията се призовава да представи модел за оценяване на всички външни разходи, произтичащи от използването на транспортната инфраструктура, който да служи като база за бъдещите изчисления на таксите за инфраструктура. Този модел трябваше да бъде придружен от анализ на въздействието на интернализацията на външните разходи за всички видове транспорт и от стратегия за поетапно прилагане на модела и, ако е уместно, от предложения за по-нататъшна преработка на посочената директива.

<sup>(1)</sup> ОВ С 255, 22.9.2010 г., стр. 92.

<sup>(2)</sup> ОВ С 120, 28.5.2009 г., стр. 47.

<sup>(3)</sup> Позиция на Европейския парламент от 11 март 2009 г. (ОВ С 87 Е, 1.4.2010 г., стр. 345) и позиция на Съвета на първо четене от 14 февруари 2011 г. Позиция на Европейския парламент от ... (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от ...

<sup>(4)</sup> ОВ L 187, 20.7.1999 г., стр. 42.

- (5) За да бъде постигнат напредък в разработването на устойчива транспортна политика, цените на транспорта следва да отразяват в по-голяма степен разходите във връзка със замърсяването на въздуха и шумовото замърсяване, причинени от трафика, изменението на климата и задръстванията, които са предизвикани от реалното използване на всички видове транспорт, като начин за оптимизиране на използването на инфраструктурата, намаляване на замърсяването по места, управление на задръстванията и борба с изменението на климата при най-ниски разходи за икономиката. Това изисква поетапен подход при всички видове транспорт, който да отчита техните характерни особености.
- (6) В сектора на автомобилния транспорт ТОЛ таксите, изчислени въз основа на разстоянието, в продължение на което е използвана инфраструктурата, представляват справедлив и ефикасен икономически инструмент за постигане на устойчива транспортна политика, тъй като са в пряка зависимост от използването на инфраструктурата, екологичните показатели на превозните средства и мястото и времето на използване на превозните средства, и следователно могат да бъдат установени на равнище, което отразява разходите във връзка със замърсяването и задръстванията, предизвикани от действителното използване на превозните средства. Освен това ТОЛ таксите не водят до нарушаване на конкуренцията в рамките на вътрешния пазар, тъй като се заплащат от всички оператори, независимо от държавата-членка на произход или установяване, и пропорционално на интензивността на използване на пътната мрежа.
- (7) Анализът на въздействието показва, че прилагането на ТОЛ такси, изчислени на базата на разходите във връзка със замърсяването, а при претоварените пътища — на базата на по-голяма промяна на ТОЛ таксите във върховите периоди, би имало положително въздействие върху транспортната система и би допринесло за стратегията на Съюза по отношение на изменението на климата. Това би могло да доведе до намаляване на задръстванията и на замърсяването на местно равнище, като се насърчи използването на по-екологични технологии при превозните средства, като се оптимизира логистичното поведение и се намалят празните курсове. Това би могло да изиграе важна косвена роля за намаляване на разхода на гориво и за принос към борбата с изменението на климата.
- (8) Настоящата директива не възпрепятства държавите-членки да прилагат национални правила за таксуване на други ползватели на пътищата, които са извън обхвата на настоящата директива.
- (9) Разходите във връзка със замърсяването на въздуха и шумовото замърсяване, причинени от трафика, под формата на разходи за здравеопазване, включително медицински грижи, загуба на реколти и друг вид загуба на продукция, както и социалните разходи се поемат на територията на държавата-членка, в която се извършва транспортът. Принципът „замърсителят плаща“ ще се прилага чрез таксуване на външните разходи, което ще допринесе за тяхното намаляване.
- (10) За целите на настоящата директива моделът, разработен от Комисията за изчисляване на външните разходи във връзка със замърсяването на въздуха и шумовото замърсяване, причинени от трафика, предоставя надеждни методи и набор от единични стойности, които могат да служат като база за изчисляването на таксите за външни разходи.
- (11) Все още има неясноти относно разходите и ползите от системите, необходими за прилагане на диференцирани такси за ненатоварени пътища. До уреждането на въпросните неясноти най-подходящо изглежда прилагането на гъвкав подход на равнището на Съюза. Гъвкавият подход следва да даде възможността на държавите-членки да решат дали и на кои пътища да въведат такси за външни разходи на базата на местните и националните особености на мрежата.
- (12) Обвързаните с времето такси за ползване, плащани за ден, седмица, месец или година, следва да не дискриминират нередовните ползватели, тъй като има вероятност голяма част от тях да са чужди превозвачи. Затова за тежкотоварните превозни средства следва да бъде определено по-подробно съотношение между дневните, седмичните, месечните и годишните ставки.
- (13) Ясното и прозрачно прилагане на схемите за таксуване би могло да доведе до по-добро функциониране на вътрешния пазар. Ето защо следва да се избягват несъгласуваните схеми за таксуване, за да не се нарушава конкуренцията в международния превоз на товари по трансевропейската пътна мрежа или по определени участъци от тази мрежа, както и по онези допълнителни участъци от тези взаимосвързани мрежи или автомагистрала, които не са част от трансевропейската пътна мрежа. Същите принципи на таксуване следва да се прилагат по-конкретно към всеки участък от магистралната мрежа на дадена държава-членка.
- (14) Държавите-членки следва да имат възможността да таксуват максималното ниво инфраструктурни разходи и външни разходи, разрешено по настоящата директива, чрез ТОЛ, но следва да имат възможност да изберат да налагат такси върху един или върху двата от тези разходи на по-ниско ниво, или изобщо да не налагат такси върху тях.
- (15) При определяне на мрежата, към която да се приложи такса за външни разходи, държавите-членки следва да имат възможност да предпочетат да не налагат такси за външни разходи за определени пътища с оглед да се подобри достъпът до периферни, вътрешни или островни региони и тяхната конкурентоспособност.
- (16) Следва да има възможност към такса за инфраструктура да се добави елемент за външни разходи, базиран на разходите във връзка със замърсяването на въздуха и шумовото замърсяване, причинени от трафика. Следва да бъде позволено елементът за външните разходи, включен в ТОЛ таксите, да бъде добавян към разходите за използване на инфраструктурата, при условие че са изпълнени определени условия при изчисляване на разходите, за да се избегне прекомерното таксуване.

- (17) С цел да бъдат отразени в по-голяма степен разходите във връзка със замърсяването на въздуха и шумовото замърсяване, причинени от трафика, таксите за външни разходи следва да бъдат променливи според вида на пътя, вида на превозното средство и, по отношение на шумовото замърсяване — съответните периоди от време.
- (18) Задръстванията оказват отрицателно въздействие, като за ползвателите на пътищата като цяло това означава загуба на време и на гориво. Диференциацията на таксите за инфраструктура предоставя инструмент за управление на задръстванията, тъй като диференцираните ТОЛ такси дават ясен и недвусмислен ценови сигнал на ползвателите на пътищата да променят поведението си и да избягват претоварените участъци от пътищата по време на върховите периоди.
- (19) Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 25 юни 2002 г. относно оценката и управлението на шума в околната среда<sup>(1)</sup> вече предоставя основа за разработване и усъвършенстване на набора от мерки на Съюза относно шума от пътните превозни средства и инфраструктура, като изисква от компетентните органи да изготвят стратегически карти на шума за основните пътища и да разработят планове за действие за намаляване на шума в случаите, при които нивата на излагане на въздействие могат да окажат вредно въздействие върху човешкото здраве.
- (20) Безпрепятственото функциониране на вътрешния пазар изисква рамка на Съюза, за да се гарантира, че пътните такси, определени на базата на местните разходи във връзка със замърсяването на въздуха и шумовото замърсяване, причинени от трафика, и на базата на задръстванията, са прозрачни, пропорционални и недискриминационни. Тази рамка следва да включва общи принципи на таксуване, методи за изчисляване, максимални нива и единични стойности за външните разходи, основани на признати научни методи, както и процедури за съобщаване и докладване на Комисията относно схемите за таксуване за изминат участък.
- (21) Ако държава-членка е определила орган, който да определя таксата за външните разходи, той следва да няма пряк интерес от определянето на прекомерно висок размер и следователно трябва да е независим от органа, който събира и управлява приходите от ТОЛ таксата.
- (22) С цел да се даде предимство на изграждането на приоритетните проекти от европейски интерес, установени в приложение III към Решение № 661/2010/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа<sup>(2)</sup>, държавите-членки, които имат възможност да прилагат надбавка, следва да приложат тази изборна възможност, преди да наложат такса за външни разходи. За да се избегне прекомерно таксуване на ползвателите, таксата за външни разходи следва да не се съчетава с надбавка, освен ако външните разходи превишават размера на вече наложената надбавка. В такъв случай е целесъобразно размерът на надбавката да се приспадне от таксата за външни разходи.
- (23) Следва да не се позволяват отстъпки или намаления на таксата за външни разходи, тъй като те ще породят значителен риск от дискриминация спрямо определени категории ползватели.
- (24) При спазване на съответните разпоредби относно държавните помощи на Договора за функционирането на Европейския съюз следва да бъде разрешено предприемането на мерки за стимулиране по отношение на пътуванията, които включват скъпи смени на вида транспорт, например автомобилен—морски—автомобилен, в интерес на териториалното сближаване и на достъпността и конкурентоспособността на периферните, вътрешните или островните региони.
- (25) Следва да бъде възможно да се разрешат отстъпки от или намаления на таксата за инфраструктура при определени условия за определени категории ползватели, като честите ползватели или ползвателите на електронни системи за събиране на ТОЛ такси.
- (26) Таксуването на външните разходи чрез ТОЛ такси ще влияе по-ефективно на решенията на ползвателите, ако те са запознати с тези разходи. Ето защо тези разходи следва да бъдат посочени отделно в извлечение, сметка или еквивалентен документ, издаден от оператора на ТОЛ таксите. Освен това такъв документ би улеснил превозвачите при прехвърлянето на стойността на таксата за външни разходи към товародателя или други клиенти.
- (27) Желателно е да се използват електронни системи за събиране на ТОЛ такси, за да се избегне нарушаването на свободния поток на движението и да се предотвратят неблагоприятните последици за местната околна среда в резултат от опашките пред барьерите за плащане на ТОЛ таксите. Ето защо е желателно да се прилага такса за външни разходи чрез използването на такива системи, в съответствие с 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<sup>(3)</sup>.
- (28) При все че решенията относно националните публични разходи, включително приходите, получени в резултат от прилагането на настоящата директива, се вземат от държавите-членки в съответствие с принципа на субсидиарност, допълнителните приходи от таксите за външни разходи или финансовият еквивалент на тези приходи в съответствие с целите на настоящата директива в областта на транспортната политика следва да бъдат използвани в полза на транспортния сектор за насърчаване на устойчивата мобилност като цяло. Ето защо тези проекти следва да са насочени, *inter alia*, към улесняване на ефективното ценообразуване, намаляване на замърсяването от автомобилния транспорт при източника, смекчаване на неговите последици, подобряване на показателите за CO<sub>2</sub> и на енергийната ефективност на превозните средства, развитие на алтернативна инфраструктура за ползвателите на транспорта, оптимизиране на логистиката или подобряване на безопасността по пътищата.

<sup>(1)</sup> ОВ L 189, 18.7.2002 г., стр. 12.

<sup>(2)</sup> ОВ L 204, 5.8.2010 г., стр. 1.

<sup>(3)</sup> ОВ L 166, 30.4.2004 г., стр. 124.

- (29) За да се насърчи оперативната съвместимост между разпоредбите относно ТОЛ таксите и при спазване на определените условия, на две или повече държави-членки следва да бъде позволено да си сътрудничат при въвеждането на обща система от ТОЛ такси.
- (30) Комисията следва да изпрати своевременно до Съвета и Европейския парламент цялостна оценка на опита, придобит в държавите-членки, които прилагат такса за външни разходи и/или такса за инфраструктура в съответствие с настоящата директива.
- (31) В Регламент (ЕО) № 1083/2006 на Съвета от 11 юли 2006 г. за определяне на общи разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд и Кохезионния фонд <sup>(1)</sup> се предвижда, че приходите от такси, плащани пряко от ползвателите, трябва да се вземат предвид при определяне на разликата между необходимото и наличното финансиране при проектите, които генерират приходи. Същевременно приходите от таксите за външни разходи следва да не се вземат предвид при изчисляването на разликата между необходимото и наличното финансиране, тъй като тези приходи следва да се изразходват за проекти за намаляване на замърсяването от автомобилния транспорт при източника, смекчаване на неговите последици, подобряване на показателите за CO<sub>2</sub> и на енергийната ефективност на превозните средства и развитие на алтернативна инфраструктура за ползвателите на транспорта.
- (32) На Комисията следва да бъдат предоставени правомощия да приема делегирани актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на ЕС по отношение на определено адаптиране на приложенията. От особена важност е Комисията да проведе подходящи консултации по време на подготвителната си работа, включително на експертно равнище.
- (33) Мерките, необходими за прилагането на настоящата директива, следва да се приемат в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията <sup>(2)</sup>.
- (34) Когато при изчисляването на таксите за външни разходи се използват алтернативни научни методи, държавите-членки следва да могат да вземат предвид паричните стойности на външните разходи, посочени в изследването „Наръчник за оценка на външните разходи в транспортния сектор“ <sup>(3)</sup>, в което се прави общ преглед на най-новите постижения в областта на теорията и практиката на оценяването на външните разходи.
- (35) В планинските райони, както са описани в изследването „Планинските райони в Европа: анализ на планинските райони в държавите-членки на ЕС, страните в процес на присъединяване и други европейски държави“, което Европейската комисия поръча през 2004 г., следва да се позволи прилагането на по-високи такси за външни разходи, доколкото обективните научни данни показват, че замърсяването на въздуха и шумовото замърсяване предизвикват по-големи вреди в тези планински райони поради географските условия и физическите явления, като наклона на пътищата, температурните инверсии и амфиатралния ефект на долините.
- (36) В съответствие с точка 34 от Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество <sup>(4)</sup> държавите-членки се насърчават да изготвят, за себе си и в интерес на Съюза, свои собствени таблици, които да илюстрират, доколкото е възможно, съответствието между настоящата директива и мерките за нейното транспониране и да ги направят достъпни за обществеността.
- (37) Тъй като целта на настоящата директива, а именно да се насърчи диференцирано таксуване на базата на външните разходи като средство за постигане на устойчив транспорт, не може да бъде постигната в достатъчна степен самостоятелно от държавите-членки и следователно може, поради важността на трансграничното измерение на транспорта, да бъде по-добре постигната на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тази цел,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

#### Член 1

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

1. Член 2 се изменя, както следва:

а) вмъква се следната буква:

„аг) „автомагистрала“ означава път, специално проектиран и построен за автомобилно движение, който не обслужва имоти, граничещи с него, и който:

i) е снабден, 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;

ii) не се пресича на ниво нито с друг път, нито с железопътна или трамвайна линия, нито с пътека за велосипедисти или пешеходна пътека; и

iii) е специално обозначен като автомагистрала;“

<sup>(1)</sup> ОВ L 210, 31.7.2006 г., стр. 25.

<sup>(2)</sup> ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

<sup>(3)</sup> [http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm).

<sup>(4)</sup> ОВ С 321, 31.12.2003 г., стр. 1.



б) букви б) и ба) се заменят със следното:

„б) „ТОЛ такса“ означава определена сума, платима за превозно средство въз основа на изминатото разстояние по дадена инфраструктура и на типа превозно средство, която включва такса за инфраструктура и/или такса за външни разходи;

ба) „такса за инфраструктура“ означава такса, налагана с цел да се възстановят разходите, направени в държава-членка, по отношение на изграждане, поддръжане, експлоатация и развитие на инфраструктурата;“

в) вмъкват се следните букви:

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

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

бг) „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;

бд) „среднопотеглена такса за инфраструктура“ означава общият приход от таксата за инфраструктура за даден период, разделен на пробег в километри, пропътуван от превозните средства по пътните участъци, за които се плаща таксата през същия период;

бе) „среднопотеглена такса за външни разходи“ означава общият приход от таксата за външни разходи за даден период, разделен на пробег в километри, пропътуван от превозните средства по пътните участъци, подлежащи на облагане с таксата през същия период;“

г) буква г) се заменя със следното:

„г) „превозно средство“ означава моторно превозно средство или съчленена комбинация от превозни средства, предназначени или използвани за превоз по пътя на товари и чието максимално допустимо тегло в натоварено състояние е повече от 3,5 тона;“

2. Членове 7, 7а и 7б се заменят със следното:

„Член 7

1. Без да се засяга член 9, параграф 1а, държавите-членки могат да продължат да прилагат или да въвеждат ТОЛ такси и/или такси за ползване на трансевропейската пътна мрежа или на определени участъци от тази мрежа, както и на онези допълнителни участъци от своята мрежа от автомагистрала, които не са част от трансевропейската пътна мрежа, съгласно условията, предвидени в параграфи 2, 3, 4 и 5 от настоящия член и в членове 7а—7к. Това не засяга правото на държавите-членки при спазване на Договора за функционирането на Европейския съюз да прилагат ТОЛ такси и/или такси за ползване за други пътища, при условие че налагането на ТОЛ такси и/или такси за ползване за такива други пътища не е дискриминационно спрямо международния трафик и не води до нарушаване на конкуренцията между операторите.

2. Държавите-членки не налагат едновременно ТОЛ такси 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 ТОЛ такси за използване на мостове, тунели и планински проходи.

3. ТОЛ таксите и таксите за ползване не водят до дискриминация, пряка или непряка, на основата на националността на превозача, държавата-членка или третата държава, в която се е установил превозачът, или на регистрацията на превозното средство, или началната или крайната точка на транспортната операция.

4. Държавите-членки могат да предвидят намален размер на ТОЛ таксите или на таксите за ползване или освобождаване от задължението за плащане на ТОЛ такси или на такси за ползване за превозни средства, които са изключени от изискването да монтират и използват записващо оборудване съгласно Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета от 20 декември 1985 г. относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт (\*), и в случаи, които са обхванати от и са предмет на условията, установени в член 6, параграф 2, букви а) и б) от настоящата директива.

5. Държава-членка може да избере да прилага ТОЛ такси и/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, наред с другото:

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, надвишаващи 30 % от допълнителните приходи, които биха били генерирани от разширяването на прилагането.

#### Член 7а

1. Таксите за ползване са пропорционални на продължителността на ползване на инфраструктурата, не надвишават стойностите, установени в приложение II, и имат валидност за ден, седмица, месец или година. Месечният размер не надвишава 10 % от годишния размер, седмичният размер не надвишава 5 % от годишния размер, а дневният размер не надвишава 2 % от годишния размер.

Държава-членка може да прилага само годишни такси за превозни средства, регистрирани в същата държава-членка.

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

#### Член 7б

1. Таксата за инфраструктура се основава на принципа на възстановяване на инфраструктурните разходи. Среднопредетелената такса за инфраструктура е свързана със строителните разходи и разходите за експлоатация, поддръжка и развитие на съответната инфраструктурна мрежа. Среднопредетелената такса за инфраструктура може да включва също така възвръщаемост на капитала или марж на печалбата, основан на пазарните условия.

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

#### Член 7в

1. Таксата за външни разходи може да се отнася до разходите във връзка със замърсяването на въздуха, причинено от трафика. По пътни участъци, които прекосяват райони с концентрация на население, изложено на шумово замърсяване от движението на превозни средства по пътищата, таксата за външни разходи може да включва разходите във връзка с шумовото замърсяване, причинено от трафика.

Таксата за външни разходи е променлива и се определя в съответствие с минималните изисквания и методите, посочени в приложение IIIа, и при зачитане на максималните 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 превозни средства, които отговарят на най-строгите EURO

станданти за емисии, за период от 4 години след датите на прилагане, предвидени в 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.

#### Член 7г

В срок до една година от приемането на бъдещи по-строги EURO стандарти за емисии Европейският парламент и Съветът определят в съответствие с обикновената законодателна процедура съответстващите максимални стойности в приложение IIIб.

#### Член 7д

1. Държавите-членки изчисляват максималния размер на таксата за инфраструктура, като използват методика, основана върху основните принципи за изчисляване, съдържащи се в приложение III.

2. За концесионни ТОЛ такси максималният размер на таксата за инфраструктура е по-малък или еквивалентен на размера, който би се получил при използване на методиката, основана на основните принципи за изчисляване, съдържащи се в приложение III. Оценката на еквивалентността се извършва въз основа на разумно дълъг референтен период, отговарящ на естеството на концесионния договор.

3. Системи за ТОЛ таксуване, които към 10 юни 2008 г. са били вече създадени, или за които са получени оферти или отговори на покани за провеждане на преговори съгласно договорената процедура в рамките на процес за възлагане на обществена поръчка преди 10 юни 2008 г., не са предмет на задълженията, определени в параграфи 1 и 2, докато тази система е в сила и при условие че в нея няма значителни изменения.

#### Член 7е

1. В изключителни случаи, засягащи инфраструктурата в планински райони, и след като Комисията бъде информирана, може да бъде включена надбавка към таксата за инфраструктура за определени пътни участъци, които са обект на големи задръствания или чието използване от превозни средства е причина за значителни екологични вреди, при условие че:

а) генерираният от надбавката приход се инвестира за финансиране на изграждането на приоритетни проекти с европейско значение, посочени в приложение III към Решение № 661/2010/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (\*\*), които допринасят пряко за намаляване на задръстванията или вредите за околната среда и които се изпълняват по трасето на същия коридор, от който е пътният участък, за който се прилага надбавката;



- б) надбавката 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 части от приоритетни проекти с европейско значение, включващи инфраструктура в планински райони, като в този случай надбавката 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 надбавката, и доказателство за решението за финансиране на изграждането на приоритетни проекти, посочени в буква а), се изпращат до Комисията преди прилагане на надбавката; и
- 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.

Първата алинея се прилага за нови трансгранични проекти, предмет на споразумение между всички държави-членки, участващи в този проект.

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

3. След получаване на необходимата информация от държава-членка, възнамеряваща да приложи надбавка, Комисията предоставя тази информация на разположение на членовете на комитета, посочен в член 9г. Ако Комисията счете, че планираната надбавка не удовлетворява условията, определени в параграф 1, или ако счете, че планираната надбавка ще окаже значително неблагоприятно влияние върху икономическото развитие на периферните региони, тя може да отхвърли или да поиска промени в плановете за такси, представени от съответната държава-членка, в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 9г, параграф 2.

4. На пътни участъци, където са изпълнени критериите за прилагане на надбавка съгласно параграф 1, държавите-членки не могат да налагат такса за външни разходи, освен ако не е приложена надбавка.

5. Размерът на надбавката се изважда от размера на таксата за външни разходи, изчислен в съответствие с член 7в.

#### Член 7ж

1. 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 са освободени от това задължение до подновяването на договора.

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

- i) това би подкопало сериозно съгласуваността на системите за събиране на ТОЛ такси на нейна територия;
- ii) за съответната система за събиране на ТОЛ такси 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; или
- iv) ТОЛ таксата включва такса за външни разходи.

Комисията се уведомява за всяка такава дерогация или освобождаване.

2. 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 EURO, държавата-членка може да прилага ТОЛ такси до максималния размер.

3. Таксата за инфраструктура също може да бъде променена с цел намаляване на задръстванията, минимизиране на вредите за 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 достъпна 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; и
- г) върховите периоди, когато се налагат по-високи такси за инфраструктура с цел намаляване на задръстванията, не надхвърлят пет часа на ден.

4. Посочените в параграфи 1 и 3 промени не са предназначени да генерират допълнителни приходи от ТОЛ такси. Всяко неволно увеличение на приходите се уравнивява чрез изменение на структурата на промяната, което трябва да бъде изпълнено до две години след края на счетоводната година, през която е генериран допълнителният приход.

#### Член 7з

1. Най-малко шест месеца преди прилагането на нова система за събиране на ТОЛ такса за инфраструктура държавите-членки съобщават на Комисията:

а) за системи на ТОЛ такси, различни от тези, които включват концесионни ТОЛ такси:

— единичните стойности и останалите параметри, използвани при изчисляването на различните елементи на разходите за инфраструктурата, и

— ясна информация за превозните средства, за които се отнася системата на ТОЛ таксата, и географския обхват на мрежата или частта от нея, използвана за всяко изчисляване на разходите, както и процента от разходите, който се планира да бъде възстановен;

б) за система на ТОЛ такси, които включват концесионни ТОЛ такси:

— концесионните договори или значителните промени в тези договори,

— базовия модел, от който възложителят е изходил при изготвяне на обявлението за концесията, както е посочено в приложение VII Б към Директива 2004/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 г. относно координирането на процедурите за възлагане на обществени поръчки за строителство, доставки и услуги (\*\*); този базов модел включва прогнозираните разходи, определени в член 7б, параграф 1, предвидени в рамките на концесията, прогнозния трафик по видове превозни средства, предвижданите равнища на ТОЛ таксите и географския обхват на мрежата, включена в концесионния договор.

2. В рамките на шест месеца от получаване на цялата необходима информация в съответствие с параграф 1 Комисията дава становище дали задълженията по член 7д са изпълнени. Становищата на Комисията се предоставят на комитета, посочен в член 9г.

3. Преди прилагането на нова разпоредба за ТОЛ такса с цел събиране на такса за външни разходи държавите-членки съобщават на Комисията:

а) точна информация за местоположението на пътните участъци, където ще се налага таксата за външни разходи, и описание на класовете превозни средства, видовете пътища и точните периоди от време в съответствие с които таксата за външни разходи ще се променя;

б) планираната среднопретеглена такса за външни разходи и планирания общ приход;

в) ако е приложимо, наименованието на органа, който е определен в съответствие с член 7в, параграф 4 да определя размера на таксата, и имената на неговите представители;

г) параметрите, данните и информацията, необходими, за да се покаже как ще бъде приложен методът за изчисление, предвиден в приложение IIIа.

4. Комисията взема решение дали задълженията по членове 7б, 7в, 7й или член 9, параграф 2 са спазени в срок до:

а) шест месеца след представяне на досието, посочено в параграф 3; или

б) където е приложимо, допълнителни три месеца след получаване на допълнителната информация по параграф 3, поискана от Комисията.

Съответната държава-членка адаптира предложената такса за външни разходи, за да спази решението. Решението на Комисията се предоставя на комитета, посочен в член 9г.

#### Член 7и

1. Държавите-членки не предоставят отстъпки или намаления на никой ползвател по отношение на частта от ТОЛ такса, която представлява такса за външни разходи.

2. Държавите-членки могат да предоставят отстъпки или намаления за таксата за инфраструктура, при условие че:

а) получената структура на таксите е пропорционална, разгласява се публично и е достъпна за ползвателите при едни и същи условия, и не води до допълнителни разходи, които да се прехвърлят върху други ползватели под формата на по-високи ТОЛ такси;

б) подобни отстъпки или намаления водят до реални спестявания на административните разходи; и

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

3. При условията, установени в член 7ж, параграф 3, буква б) и в член 7ж, параграф 4, в изключителни случаи, по-специално при специфични проекти от голямо европейско значение, установени в приложение III към Решение № 661/2010/ЕС, размерът на ТОЛ таксите 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 повисоки ТОЛ такси. Комисията проверява спазването на тези условия преди прилагането на въпросната структура на таксите.

#### Член 7й

1. ТОЛ таксите и таксите за ползване се прилагат и събират и плащането им се наблюдава по начин, който създава възможно най-малко затруднения за свободния поток на трафика и позволява да се избегнат всякакви задължителни проверки и контрол по вътрешните граници на Съюза. За тази цел държавите-членки си сътрудничат за установяване на методи, които позволяват на превозвачите да плащат ТОЛ такси 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. Държавите-членки осигуряват адекватни съоръжения на пунктовете за събиране на ТОЛ такси и такси за ползване, така че да поддържат нормални стандарти за безопасност по пътищата.

2. Разпоредбите за събиране на ТОЛ такси и такси за ползване не могат да поставят нередовните ползватели на пътната мрежа в необосновано неизгодно положение по финансов или друг начин. По-специално когато държава-членка събира ТОЛ такси или такси за ползване изключително чрез система, която изисква използването на бордово устройство в превозното средство, тя трябва да гарантира, че подходящите бордови устройства, съответстващи на изискванията на 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 (\*\*\*\*), могат да бъдат получени от всички ползватели при разумни административни и икономически условия.

3. Ако дадена държава-членка налага на превозно средство ТОЛ такса, в предоставена на превозвача квитанция се означават общият размер на ТОЛ таксата, размерът на таксата за инфраструктура и/или размерът на таксата за външни разходи, по възможност с електронни средства.

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

#### 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 ТОЛ такси

и/или такси за ползване на инфраструктура, да предоставят подходящи компенсации за тези такси.

(\*) ОВ L 370, 31.12.1985 г., стр. 8.

(\*\*) ОВ L 204, 5.8.2010 г., стр. 1.

(\*\*\*) ОВ L 134, 30.4.2004 г., стр. 114.

(\*\*\*\*) ОВ L 166, 30.4.2004 г., стр. 124.“

3. След член 8а се добавя следният член:

#### „Член 8б

1. Две или повече държави-членки могат да си сътрудничат при въвеждането на обща система за ТОЛ такси, приложима на техните територии като цяло. В такъв случай тези държави-членки гарантират, че Комисията е информирана за това сътрудничество, както и за последващата експлоатация на системата и нейното евентуално изменение.

2. Общата система за ТОЛ такси подлежи на условията, установени в членове 7—7к. Други държави-членки могат да се присъединяват към общата система.“

4. В член 9 параграфи 1а и 2 се заменят със следното:

„1а. Настоящата директива не възпрепятства недискриминационното прилагане от държавите-членки на регулаторни такси, специално насочени към намаляване на задръстванията на движението или на въздействието върху околната среда, включително лошото качество на въздуха, на който и да е път, разположен в градска зона, включително пътища от трансевропейската мрежа, които пресичат градски зони.

2. Държавите-членки определят предназначението на приходите, получени по силата на настоящата директива. Приходите, получени от таксите за външни разходи, или финансовият еквивалент на тяхната стойност следва да се изразходват в полза на транспортния сектор, за превръщането на транспорта в по-устойчив и за оптимизирането на цялата транспортна система, включително следното:

- а) улесняване на ефективното ценообразуване;
- б) намаляване на замърсяването от автомобилния транспорт при източника;
- в) смекчаване на последиците от замърсяването от автомобилния транспорт при източника;
- г) подобряване на показателите за CO<sub>2</sub> и на енергийната ефективност на превозните средства;
- д) разработване на алтернативна инфраструктура за ползвателите на транспорта и/или увеличаване на съществуващия капацитет;
- е) оптимизиране на логистиката; или
- ж) подобряване на пътната безопасност.“

5. Членове 9б и 9в се заменят със следното:

„Член 9б

Комисията улеснява диалога и обмена на практически технически опит между държавите-членки във връзка с прилагането на настоящата директива, и особено на приложенията.

Член 9в

Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз относно:

- адаптирането на приложение 0 към достиженията на правото на Съюза,
- адаптирането на формулите в раздели 4.1 и 4.2 от приложение IIIа към научно-техническия напредък.

За делегираните актове, посочени в настоящия член, се прилагат процедурите, предвидени в членове 9д, 9е и 9ж.

Член 9г

1. Комисията се подпомага от комитет.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилагат членове 3 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

Член 9д

1. Правомощията за приемане на делегираните актове, посочени в член 9в, се предоставят на Комисията за неограничен срок.
2. Веднага след като приеме делегиран акт Комисията нотифицира едновременно Европейския парламент и Съвета за това.
3. Правомощията за приемане на делегирани актове се предоставят на Комисията при условията, предвидени в членове 9е и 9ж.

Член 9е

1. Делегирането на правомощия, посочено в член 9в, може да бъде оттеглено от Европейския парламент или от Съвета.
2. Институцията, започнала вътрешна процедура, за да вземе решение дали да оттегли делегирането на правомощия, полага усилия да уведоми другата институция и Комисията

разумен срок, преди да вземе окончателното решение, като посочва делегираните правомощия, които могат да бъдат оттеглени, както и евентуалните причини за оттеглянето.

3. С решението за оттегляне се прекратява делегирането на правомощия, посочени в същото решение, като решението поражда действие незабавно или на по-късна дата, посочена в него. Решението за оттегляне не засяга валидността на делегираните актове, които вече са в сила. То се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 9ж

1. Европейският парламент или Съветът могат да възразят срещу делегиран акт в срок два месеца от датата на нотификацията.

По инициатива на Европейския парламент или на Съвета този срок се удължава с два месеца.

2. Ако към момента на изтичането на посочения срок нито Европейският парламент, нито Съветът е възразил срещу делегирания акт, той се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз* и влиза в сила на посочената в него дата.

Делегираният акт може да се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз* и да влезе в сила преди изтичането на посочения срок, ако Европейският парламент и Съветът са информирали Комисията за намерението си да не правят възразения.

3. Ако Европейският парламент или Съветът възрази срещу делегиран акт, той не влиза в сила. Институцията, която възразява срещу делегирания акт, посочва причините за това.“

6. В член 10, параграф 1 думите „Европейските общности“ се заменят с думите „Европейския съюз“.
7. След член 10 се вмъква следният член:

„Член 10а

1. Сумите в евро, посочени в приложение II, и сумите в евроцентове, посочени в таблици 1 и 2 от приложение IIIб, се преразглеждат на всеки две години, започвайки на 1 януари ... (\*), 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).

(\*) Втората година след датата на влизането в сила на настоящата директива.

Сумите се адаптират автоматично, като се увеличава основната сума в евро или евроцентове чрез процентна промяна в посочения индекс. Получените суми се закръгляват до пълната сума в евро в случаите по приложение II, една десета евроцент в таблица 1 от приложение IIIб и една стотна евроцент в случаите по таблица 2 от приложение IIIб.

2. Комисията публикува в *Официален вестник на Европейския съюз* адаптираните стойности, посочени в параграф 1. Тези адаптирани стойности влизат в сила на първия ден от месеца след публикуването им.“

8. Член 11 се заменя със следното:

„Член 11

1. До ... (\*) и на всеки четири години след това държавите-членки, които налагат такси за външни разходи и/или такси за инфраструктура, изготвят доклад за ТОЛ таксите, включително концесионните ТОЛ такси, наложени на тяхната територия, и го изпращат до Комисията, която го предоставя на разположение на другите държави-членки. Този доклад може да изключва системите на ТОЛ такси, които са били вече въведени към 10 юни 2008 г. и не включват такси за външни разходи, ако тези системи продължават да са в сила и при условие че не са съществено изменени. Докладът съдържа информация за:

- а) среднопретеглената такса за външни разходи и специфичните размери, наложени за всяка комбинация от класа на превозното средство, вида на пътя и периода от време;
- б) промяната на таксите за инфраструктура в зависимост от типа превозно средство и периода от време; и
- в) среднопретеглената такса за инфраструктура и общия приход от таксата за инфраструктура.

2. До ... (\*\*) Комисията, подпомагана от комитета, посочен в член 9г, представя доклад пред Европейския парламент и Съвета за изпълнението и въздействието на настоящата директива, по-специално по отношение на ефективността на разпоредбите относно възстановяването на разходите във връзка със замърсяването на въздуха, причинено от трафика, и относно включването на превозни средства, които са по-тежки от 3,5 тона и по-леките от 12 тона. Докладът съдържа също основан на непрекъснато наблюдение анализ, както и оценка, наред с другото на:

- а) ефективността на мерките, предвидени в настоящата директива, за преодоляване на негативното въздействие

на автомобилния транспорт, като се отчита по-специално въздействието върху географски изолирани и периферни държави-членки;

- б) последствията от изпълнението на настоящата директива за насочване на ползвателите към най-екологичните и ефикасни транспортни решения и включва информация за въвеждането на такси за изминато разстояние; и
- в) прилагането и въздействието на променливостта на таксите за инфраструктура, посочена в член 7е, върху намаляването на замърсяването на въздуха по места и на задръстванията.

Докладът също оценява използването на електронни системи за налагане и събиране на такси за инфраструктурни разходи и такси за външни разходи.

3. До ... (\*\*\*) Комисията представя доклад с обобщение на останалите мерки, като провежданата регулаторна политика за интернализиране или намаляване на външните разходи във връзка с околната среда, шума и човешкото здраве от всички видове транспорт, включително правното основание и използваните максимални стойности.

За да се осигури честна интермодална конкуренция, като същевременно постепенно се налагат такси за външни разходи на всички видове транспорт, докладът включва график на мерките, които остава да се предприемат по отношение на видовете транспорт и/или елементите на външните разходи, които все още не са взети предвид.“

9. Приложение III се изменя, както следва:

- а) първа алинея се заменя със следното:

„Настоящото приложение съдържа основните принципи за изчисляване на среднопретеглената такса за инфраструктура, както е посочено в член 7б, параграф 1. Задължението таксите за инфраструктура да са свързани с разходите не засяга свободата на държавите-членки в съответствие с член 7б, параграф 2 да не възстановяват изцяло разходите чрез приходи от такси за инфраструктура или правото им в съответствие с член 7е да променят размера на отделни такси за инфраструктура спрямо осреднената величина.“;

- б) във втора алинея думата „Общността“ се заменя с думата „Съюза“;
- в) в точка 1, второ тире думите „член 7а, параграф 1“ се заменят с думите „член 7б, параграф 2“.

10. След приложение III се вмъква текстът, предвиден в приложението към настоящата директива.

(\*) 48 месеца след влизането в сила на настоящата директива.

(\*\*) 60 месеца след влизането в сила на настоящата директива.

(\*\*\*) 12 месеца след влизането в сила на настоящата директива.



## Член 2

1. Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива до ... (\*). 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. Условията и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

Задълженията за транспониране и изпълнение на настоящата директива не се отнасят за държави-членки, доколкото на тяхна територия не се прилага нито ТОЛ такса, нито такса за ползване.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното си законодателство, които приемат в областта, обхваната от настоящата директива.

## Член 3

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

## Член 4

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в ... на ...

За Европейския парламент  
Председател

...

За Съвета  
Председател

...

---

(\*) 36 месеца след влизането в сила на настоящата директива.

## ПРИЛОЖЕНИЕ

## „ПРИЛОЖЕНИЕ IIIa

**МИНИМАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА НАЛАГАНЕ НА ТАКСА ЗА ВЪНШНИ РАЗХОДИ**

В настоящото приложение се предвиждат минималните изисквания за налагане на такса за външни разходи и за изчисляване на максималната среднопретеглена такса за външни разходи.

**1. Засегнати части от пътната мрежа**

Държавите-членки уточняват подробно частите от своите пътни мрежи, които ще подлежат на облагане с такса за външни разходи.

Когато държава-членка избере да наложи такса за външни разходи единствено за част или части от пътната мрежа, които попадат в обхвата на настоящата директива, частта или частите се избират след оценка, която установява, че:

- използването от превозни средства на пътищата, за които се прилага такса за външни разходи, причинява вреди за околната среда, по-големи от онези, причинени средно на други части от пътната мрежа, които попадат в обхвата на настоящата директива и не подлежат на облагане с такса за външни разходи, или
- прилагането на такса за външни разходи за други части от пътната мрежа, които попадат в обхвата на настоящата директива, може да има неблагоприятни последици за околната среда или за безопасността по пътищата или налагането и събирането на такса за външни разходи за тях би довело до прекомерни разходи.

**2. Обхванати превозни средства, пътища и периоди**

Държавата-членка уведомява Комисията за класификацията на превозните средства, в съответствие с която се определя ТОЛ таксата. Тя също уведомява Комисията за местоположението на пътищата, които подлежат на облагане с по-високи такси за външни разходи (наричани по-нататък „крайградски пътища (включително автомагистралаи)“), и пътищата, които подлежат на облагане с по-ниски такси за външни разходи (наричани по-нататък „междуградски пътища (включително автомагистралаи)“).

Когато е приложимо, тя също уведомява Комисията за точните периоди, съответстващи на нощния период, през които може да бъде приложена по-висока такса за външни разходи, за да се отчете по-голямото въздействие на шума като дразнител.

Класификацията на пътищата на крайградски пътища (включително автомагистралаи) и междуградски пътища (включително автомагистралаи) и определянето на периоди се основава на обективни критерии, свързани с равнището на излагане на пътищата и техните околности на замърсяване, като гъстотата на населението и годишния брой на регистрираните максимални стойности на замърсяването, измерени в съответствие с настоящата директива. Използваните критерии се включват в уведомлението.

**3. Размер на таксата**

За всеки клас превозно средство, вид на пътя и период държавата-членка или независимият орган, ако има такъв, определят единен специфичен размер. Получената структура на таксите, включително началото и краят на всеки ношен период, през който таксата за външни разходи включва и разход за шумово замърсяване, е прозрачна, разгласява се публично и е достъпна за всички ползватели при едни и същи условия. Публикуването следва да се осъществи своевременно преди началото на прилагането. Всички параметри, данни и друга информация, необходими за разбирането на това как са изчислени различните елементи на външните разходи, се оповестяват публично.

При определяне на таксите държавата-членка или независимият орган, ако има такъв, се ръководят от принципа на ефективното ценообразуване, чийто резултат е цена, близка до пределната социална цена за използването на превозното средство, обект на таксата.

Таксата се определя, след като се вземат предвид и рискът от отклоняване на трафика, заедно с неблагоприятните последици за безопасността по пътищата, за околната среда и за задръстванията, и възможностите за намаляване на тези рискове.

Държавата-членка или независимият орган, ако има такъв, контролира ефективността на схемата за таксуване за ограничаване на вредите върху околната среда от автомобилния транспорт. При необходимост тя коригира на всеки две години структурата и специфичния размер на таксата, определена за даден клас превозно средство, вид на пътя и период, в зависимост от промените в предлагането и търсенето на транспортни услуги.

#### 4. Елементи на външните разходи

##### 4.1. Разходи във връзка със замърсяването на въздуха, причинено от трафика

Когато държава-членка избере да включи всички или част от разходите във връзка със замърсяването на въздуха, причинено от трафика, в такса за външни разходи, държавата-членка или независимият орган, ако има такъв, изчислява дължимите разходи, свързани със замърсяването на въздуха, причинено от трафика, като прилага следната формула или като взема единичните стойности от таблица 1 от приложение IIIб, ако последните са по-ниски:

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

където:

—  $PCV_{ij}$  е разход от замърсяване на въздуха от превозно средство от клас  $i$  на път от вид  $j$  (евро/превозно средство.километър)

—  $EF_{ik}$  е коефициент на емисиите на замършител  $k$  и клас превозно средство  $i$  (грам/превозно средство.километър)

—  $PC_{jk}$  е паричният разход от замършител  $k$  за вид на пътя  $j$  (евро/грам)

Коефициентите на емисиите са същите като тези, използвани от държавите-членки за изготвяне на националните инвентаризации на емисиите, предвидени в Директива 2001/81/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2001 г. относно националните тавани за емисии на някои атмосферни замършители<sup>(1)</sup> (което изисква използване на Ръководството на ЕМЕП/CORINAIR за инвентаризацията на емисиите<sup>(2)</sup>). Паричният разход от замършителите се оценява от държавата-членка или от независим орган, ако има такъв, при отчитане на най-новите достижения в тази област.

Държавата-членка или независимият орган, ако има такъв, може да прилага научно доказани алтернативни методи за изчисляване на стойността на разходите във връзка със замърсяването на въздуха, като използва данни от измервания на замършители на въздуха и местната стойност на паричните разходи от замършители на въздуха, при условие че резултатите не надхвърлят единичните стойности, посочени в таблица 1 от приложение IIIб, за нито един клас превозни средства.

##### 4.2. Разходи във връзка с шумовото замърсяване, причинено от трафика

Когато държава-членка избере да включи всички или част от разходите във връзка с шумовото замърсяване, причинено от трафика, в такса за външни разходи, държавата-членка или независимият орган, ако има такъв, изчислява дължимите разходи, свързани с шумовото замърсяване, причинено от трафика, като прилага следните формули или като взема единичните стойности от таблица 2 от приложение IIIб, ако последните са по-ниски:

$$NCV_j(\text{ежедневно}) = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j(\text{ден}) = a \times NCV_j$$

$$NCV_j(\text{нощ}) = b \times NCV_j$$

където

—  $NCV_j$  е разход от шумово замърсяване от едно тежкотоварно превозно средство на път от вид  $j$  (евро/превозно средство.километър)

—  $NC_{jk}$  е разход от шумово замърсяване на човек, който на път от вид  $j$  е изложен на ниво на шума  $k$  (евро/човек)

—  $POP_k$  е население, изложено на ежедневно ниво на шум  $k$  на километър (човек/километър)

—  $WADT$  е среднопотеглен всекидневен трафик (еквивалент на лек автомобил)

—  $a$  и  $b$  са фактори при претеглянето, определени от държавата-членка по начин, който позволява получената среднопотеглена такса за шум на километър пробег на превозно средство да не надхвърля  $NCV_j$  (ежедневно).

Шумовото замърсяване, причинено от трафика, се отнася до въздействието върху нивата на шума, измерени близо до точката на излагане и зад антишумовите бариери, ако има такива.

<sup>(1)</sup> ОВ L 309, 27.11.2001 г., стр. 22.

<sup>(2)</sup> Методика на Европейската агенция за околната среда. <http://reports.eea.europa.eu/EMEP/CORINAIR5/>.

Населението, изложено на ниво на шума  $k$ , се взема от стратегическите карти на шума, изготвени съгласно член 7 от Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 25 юни 2002 г. относно оценката и управлението на шума в околната среда <sup>(1)</sup>.

Разходът на човек, изложен на ниво на шума  $k$ , се оценява от държавата-членка или от независим орган, ако има такъв, при отчитане на най-новите достижения в тази област.

За среднопотегления всекидневен трафик се прилага коефициент на еквивалентност „e“, непревишаващ 4, при отразяването на разликата между тежкотоварните превозни средства и леките автомобили.

Държавата-членка или независимият орган, ако има такъв, може да прилага научно доказани алтернативни методи за изчисляване на разходите от шумово замърсяване, при условие че резултатите не превишават единичните стойности, посочени в таблица 2 от приложение Шб.

Държавата-членка или независимият орган, ако има такъв, може да установи диференцирани такси за шумово замърсяване, за да насърчи използването на по-безшумни превозни средства, при условие че това няма да доведе до дискриминация срещу чуждестранни превозни средства. Ако се въведат диференцирани такси за шумово замърсяване, таксите за най-шумната категория превозни средства не може да превишават единичните стойности, посочени в таблица 2 от приложение Шб, и не може да надхвърлят четирикратния размер на таксата за шум за най-безшумното превозно средство.

---

<sup>(1)</sup> ОВ L 189, 18.7.2002 г., стр. 12.

## ПРИЛОЖЕНИЕ ШБ

## МАКСИМАЛНА СРЕДНОПРЕТЕГЛЕНА ТАКСА ЗА ВЪНШНИ РАЗХОДИ

В настоящото приложение се установяват параметрите за изчисляване на максималната среднопредтеглена такса за външни разходи.

## 1. Максимални разходи във връзка със замърсяването на въздуха, причинено от трафика

Таблица 1

Максимални стойности на разходите във връзка със замърсяването на въздуха, които подлежат на облагане с такса

(Евроцент/превозно средство.километър)

	Крайградски пътища (включително автомагистрала)	Междуградски пътища (включително автомагистрала)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	0	0
След 31 декември 2013 г.	3	2
EURO VI	0	0
След 31 декември 2017 г.	2	1
Превозни средства, замърсяващи по-малко от EURO VI	0	0

Стойностите в таблица 1 могат да бъдат умножени по коефициент с максимална стойност 2 в планинските райони, доколкото това е оправдано от наклона на пътищата, височината и/или температурните инверсии.

## 2. Максимални разходи във връзка с шумовото замърсяване, причинено от трафика

Таблица 2

Максимални стойности на разходите във връзка с шума, които подлежат на облагане с такса

(Евроцент/превозно средство.километър)

	Ден	Нощ
Крайградски пътища (включително автомагистрала)	1,1	2
Междуградски пътища (включително автомагистрала)	0,2	0,3

Стойностите в таблица 2 могат да бъдат умножени по коефициент с максимална стойност 2 в планинските райони, доколкото това е оправдано от наклона на пътищата, температурните инверсии и/или амфитеатралния ефект на долините.“



## ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ НА СЪВЕТА

### I. ВЪВЕДЕНИЕ

На 8 юли 2008 г. Комисията представи на Съвета предложението си за директива за изменение на Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за ползване на определени инфраструктури <sup>(1)</sup>.

На 10 март 2009 г. Европейският парламент прие становището си на първо четене <sup>(2)</sup>.

На 15 октомври 2010 г. Съветът постигна политическо споразумение по проекта за предложение. След редакцията на юрист-лингвистите Съветът прие своята позиция на 14 февруари 2011 г. в съответствие с обикновената законодателна процедура, установена в член 294 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

В хода на работата си Съветът взе предвид становищата на Европейския икономически и социален комитет и на Комитета на регионите.

### II. АНАЛИЗ НА ПОЗИЦИЯТА НА СЪВЕТА

#### 1. Общи въпроси

Предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на действащата директива относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури, или директивата „Евровинетка“ (Директива 1999/62/ЕО, изменена с Директива 2006/38/ЕО от 17.5.2006 г.), е част от т.нар. пакет от мерки за „екологизиране на транспорта“, с който се цели да се придаде устойчив характер на транспорта. Основната цел на това предложение е да се приспособи рамката за таксуване на автомобилния транспорт така, че на държавите-членки да се даде възможност да изчисляват и променят размера на таксите за изминат участък в зависимост от външните разходи за автомобилния товарен транспорт, произтичащи от замърсяването на въздуха, шума и задръстванията, чрез по-нататъшно прилагане на принципа „замърсителят плаща“.

Представеното от Комисията предложение съдържа разпоредби, които биха дали възможност на държавите-членки да включат в събираните от тежкотоварните автомобили такси за изминат участък сума, която съответства на разходите във връзка със замърсяването на въздуха и шумовото замърсяване в резултат на трафика и на разходите във връзка със задръстванията, наложени върху други превозни средства. Тази сума ще варира според класа на емисии EURO, изминатото разстояние, мястото и времето за ползване на пътищата. В предложението си Комисията приканва държавите-членки да заделят така получените приходи за проекти, свързани с устойчивото развитие на транспорта. Освен това обхватът на директивата се разширява отвъд рамките на трансевропейската транспортна мрежа.

Въпреки че Съветът е съгласен с Комисията по отношение на целта на предложението, подходът на Съвета включва някои изменения на първоначалното предложение. Няколко от предложените разпоредби не бяха приети, защото бяха счети за трудно приложими, а други бяха преработени с цел да се придаде по-голяма яснота на директивата.

В резултат на този подход позицията на Съвета изменя до известна степен първоначалното предложение на Комисията, като преформулира текста и заличава някои разпоредби от него. Това означава, че въведените в становището на Европейския парламент на първо четене изменения, които са свързани със заличените разпоредби, не бяха приети от Съвета.

Съветът се стреми към балансиран подход, който взема предвид икономическата значимост на сектора на тежкотоварния транспорт за икономиката на ЕС и необходимостта от предотвратяване на отрицателните последици от този транспорт за околната среда.

#### 2. Ключови въпроси на политиката

##### i) Географски обхват

Комисията предложи обхватът на директивата да бъде разширен, така че да включва не само трансевропейската мрежа (TEN), а всички пътища (член 7, параграф 1).

<sup>(1)</sup> Док. 11857/08.

<sup>(2)</sup> A6-0066/2009.

Според Съвета предложението на Комисията трябва да бъде изменено в тази си част, така че разширяването на обхвата да се ограничи до автомагистралите, които не са част от трансевропейската мрежа. Ето защо в позицията на Съвета се посочва, че държава-членка може да продължи да прилага или да въведе такси за изминат участък и/или такси за ползване на трансевропейската мрежа или за някои участъци от тази мрежа, или за допълнителни участъци от нейната мрежа от автомагистрала, които не са част от трансевропейската мрежа. Освен това Съветът ясно посочва, че това не засяга правото на държавите-членки да прилагат такси за изминат участък и/или такси за ползване за други пътища, при условие че налагането на такси за изминат участък и/или такси за ползване за такива пътища не е дискриминационно спрямо международния трафик и не води до нарушаване на конкуренцията между операторите. В този смисъл изменение 25 на Парламента не беше прието.

ii) *Обхват на превозните средства*

В първоначалния текст Комисията предлага да се запази приетата през 2006 г. разпоредба, съгласно която държава-членка може да реши да прилага такси за изминат участък и/или такси за ползване само за превозни средства с тегло не по-малко от 12 тона до 31 декември 2011 г. След този срок таксите ще се прилагат за всички тежкотоварни превозни средства, освен ако някоя държава-членка не счете, че облагането с такси на превозни средства с тегло, по-малко от 12 тона, ще засегне потока на трафик, околната среда, нивата на шума, задръстванията или здравето, или ще представлява административна тежест на стойност над 30 % от допълнителните приходи, които биха били събрани в резултат на включването в обхвата на тези превозни средства.

Съветът е на мнение, че тази разпоредба следва да осигурява по-голяма свобода на действие на държавите-членки. За по-голяма яснота на текста упоменаването на „преходен период“ се заличава. Освен това чрез добавянето на формулировката „наред с другото“ беше осигурена възможност за разширяване на списъка с условия, които е необходимо да са налични в държавите-членки, за да е обосновано решението им да не облагат с такси превозните средства с тегло под 12 тона. Държавите-членки могат да решат да изключат превозни средства с тегло между 3,5 и 12 тона по други причини освен околната среда, задръстванията и административните разходи.

Европейският парламент принципно възприе подхода на Комисията, но предложи да бъдат заличени двете предложени на държавите-членки основания за необлагане с такси на превозни средства с тегло под 12 тона и би желал да отложи решението относно основанията за по-късен етап от законодателната процедура. Във връзка с това Съветът не може да вземе под внимание изменения 28 и 29.

iii) *Избор на външни разходи*

Комисията включи в своето предложение разходите, свързани със замърсяването на въздуха, шума и задръстванията. Съветът е принципно съгласен с това, но реши да включи в таксата за външни разходи само замърсяването на въздуха и шума. Като се има предвид, че задръстванията винаги са свързани с време и място и че се причиняват от всички превозни средства, а не само от тежкотоварните, Съветът счита, че ако целта е да се намалят задръстванията, по-важно е държавите-членки да имат право на гъвкавост по отношение на таксите за изминат участък в зависимост от мястото и времето, отколкото да получат допълнителни приходи. Държавите-членки имат право да налагат по-високи такси за инфраструктура в пиковите часове — продължителността на един пиков период не може да надвишава 5 часа дневно, като таксата за инфраструктура не може да надхвърля 175 % от максималната стойност на среднопреплетената такса за инфраструктура.

За тази цел Съветът заличи думата „задръствания“ навсякъде в контекста на таксите за външни разходи и съответно прие изменения 71 и 72 на Европейския парламент. Изменение 33 относно таксата за задръствания обаче не беше взето предвид от Съвета. Изменение 43 относно варирането на таксите бе принципно прието от Съвета.

Съгласно позицията на Съвета замърсяването на въздуха и шумът ще бъдат отразени в таксата за външни разходи, а въпросът със задръстванията ще бъде решен по друг начин, т.е. чрез по-широкото диференциране на таксите за инфраструктура. Съветът счита, че по-широкото диференциране на таксите за инфраструктура може да представлява ефективен начин за насърчаване на операторите да пътуват по претоварените пътища в непикови периоди.

iv) *Разпределяне на приходи*

В предложението на Комисията се предвижда задължение за разпределяне на приходите от таксата за външни разходи и от таксата за инфраструктура. Приходите, получени от таксата за външни разходи, ще бъдат използвани за мерки, свързани с екологизирането на транспортния сектор, а именно намаляване на замърсяването от пътния транспорт при източника и намаляване на емисиите на въглероден диоксид и потреблението на енергия от превозните средства. Приходите от таксата за инфраструктура следва да се използват за подобряване на транспортния сектор и за оптимизиране на цялата транспортна мрежа.

От една страна, Съветът реши да заличи упоменаването „разпределяне на приходи“, получени от таксата за инфраструктура. От друга страна, той промени характера на разпоредбата относно приходите от таксите за външни разходи от задължителен на указателен. Държавите-членки следва да използват тези приходи или финансовия им еквивалент за подобряване и постигане на по-голяма устойчивост на транспортния сектор. Освен това Съветът включи списък с примерни мерки във връзка с използването на приходите. В крайна сметка държавите-членки могат да решат по свое усмотрение как да изразходват тези средства.

Европейският парламент предложи да се измени формулировката относно разпределянето на средствата от таксите за външни разходи (изменение 55) и от таксите за инфраструктура (изменение 56), като същевременно се запази задължителният характер на разпоредбата. Освен това Парламентът предлага да се заделят 15 % от общите приходи за финансово подпомагане на проектите, свързани с трансевропейската мрежа (TEN-T), (изменение 57), и в доклада до Комисията да бъде посочено предназначението, което държавите-членки са определили за средствата, събрани от таксите за външни разходи (изменение 45). Съветът не прие тези изменения.

v) *Дерогации за по-малко замърсяващи класове на емисии EURO*

В предложението на Комисията беше включена подробна таблица, съдържаща стойностите в евроцентове на превозно средство и на километър за всеки Euro клас.

Въз основа на изменение 69 на Европейския парламент Съветът въведе временна дерогация за по-малко замърсяващите превозни средства, т.е. класове Euro V и Euro VI. Тези временни изключения са изчислени въз основа на датата на влизане в сила на правилата за по-строги стандарти за емисии. Това означава, че EURO V е освободен до 31 декември 2013 г., а EURO VI — до 31 декември 2017 г.

Превозните средства, които замърсяват по-малко от EURO VI, а именно хибридните и електрическите тежкотоварни превозни средства, са освободени.

vi) *Делегирани актове и адаптиране към инфлацията*

Комисията предложи да адаптира приложения 0, III, IIIa и IV в светлината на научно-техническия прогрес и приложения I и II в светлината на инфлацията, в съответствие с процедурата по регулиране с контрол.

Съветът преразгледа тези разпоредби, като взе предвид измененията, въведени по силата на Договора от Лисабон, и по-специално член 290 относно правомощието за приемане на незаконодателни актове от общ характер, които допълват или изменят определени несъществени елементи от законодателния акт. Ето защо Съветът реши да ограничи делегирането на правомощия на Комисията до приложение 0, което Комисията може да приведе в съответствие с достиженията на правото на ЕС, и до формулите в приложение IIIa, които Комисията може да актуализира съобразно научно-техническия прогрес. Също така бяха добавени нови членове относно делегирането, оттеглянето на делегиране и възраженията срещу делегираните актове.

В отговор на необходимостта от адаптиране на сумите в евро, посочени в приложения II и IIIb, с позицията на Съвета бе добавен нов член относно адаптирането към инфлацията. С този член се въвежда разпоредба за преразглеждане на тези суми на всеки две години, считано от 1 януари на втората година след датата на влизане в сила на директивата.

Позицията на Съвета включва и нова разпоредба, която гласи, че Съветът и Европейският парламент ще определят чрез обикновената законодателна процедура максималните стойности в приложение IIIb за по-строги стандарти за емисии една година след приемането на съответните правила.

### 3. Други въпроси на политиката

Съветът потвърждава използването на правното основание, свързано с транспорта, т.е. член 91, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Съветът реши да поясни разпоредбата относно определянето на такси за ползване в зависимост от продължителността на използване на инфраструктурата. Съветът реши, че месечният размер не надвишава 10 % от годишния размер, седмичният размер не надвишава 5 % от годишния размер, а дневният размер не надвишава 2 % от годишния размер. По този начин Съветът прие изменение 73 на Европейския парламент.

Съветът реши, че всяка държава-членка ще отговаря за определянето на сумата на таксата за външни разходи. Комисията предложи тази сума да се определя от посочен от всяка държава-членка орган. Изменение 36 на Европейския парламент бе прието.

### 4. Други изменения, приети от Европейския парламент

Допълнителните изменения на членовете, които не са включени в позицията на Съвета, засягат:

- определението за „такса за инфраструктура“ и включването на проекти, предприети съвместно от повече от една държава-членка (изменение 24),
- заличаването на възможността държавите-членки да налагат годишни такси само за превозните средства, регистрирани на тяхна територия (изменение 31),
- възможността на потребители, които не разполагат с необходимите документи в превозното средство, да бъдат възстановени всички допълнителни разходи, направени като следствие от това (изменение 42),
- поканата, отправена към Европейската комисия, да даде на Европейския парламент становището си относно степента, до която държавите-членки спазват изискването за изчисляване на таксата за инфраструктура (изменение 44),
- последващите решения на Комисията, с които се изисква държавите-членки да адаптират предложената такса за външни разходи (изменение 47),
- сътрудничеството на държавите-членки, за да се осигури разработването на оперативно съвместими електронни системи (изменение 51),
- необходимостта от насърчване на ефективна европейска оперативно съвместима система за такси за изминат участък (изменение 53),
- поканата към Комисията на наблюдава постепенното премахване на системите за облагане с обвързани с времето такси (изменение 61),
- съображенията (изменения 1—8, 10, 11, 14—24).

### III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

При установяване на позицията си Съветът взе изцяло предвид предложението на Комисията и становището на Европейския парламент на първо четене. Във връзка с измененията, предложени от Европейския парламент, Съветът отбелязва, че известен брой изменения — по дух, частично или изцяло — вече са включени в неговата позиция.

---





## ЦЕНИ ЗА АБОНАМЕНТ ЗА 2011 г. (без ДДС, с включени разходи за стандартна доставка)

Официален вестник на ЕС, серии L + C, единствено на хартиен носител	на 22 официални езика на ЕС	1 100 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серии L + C, на хартиен носител + годишно сборно издание на DVD	на 22 официални езика на ЕС	1 200 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серия L, единствено на хартиен носител	на 22 официални езика на ЕС	770 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серии L + C, месечно издание на DVD (сборно издание)	на 22 официални езика на ЕС	400 EUR за годишен абонамент
Притурка към Официален вестник (серия S — Договори за обществени поръчки и процедури по възлагане), DVD, едно издание на седмица	многоезичен: на 23 официални езика на ЕС	300 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серия C — Конкурси	на език(езици) в зависимост от конкурса	50 EUR за годишен абонамент

Абонамент за *Официален вестник на Европейския съюз*, издаван на официалните езици на Европейския съюз, може да се направи за 22 езикови версии. Един абонамент включва сериите L (Законодателство) и C (Информация и известия).

За всяка езикова версия се прави отделен абонамент.

Съгласно Регламент (ЕО) № 920/2005 на Съвета, публикуван в Официален вестник L 156 от 18 юни 2005 г., според който институциите на Европейския съюз временно не са задължени да съставят всички актове на ирландски език и да ги публикуват на този език, изданията на Официален вестник на ирландски език се разпространяват отделно.

Абонаментът за притурката към Официален вестник (серия S — Договори за обществени поръчки и процедури по възлагане) включва всички 23 официални езикови версии в едно общо многоезиково DVD.

Абонатите на *Официален вестник на Европейския съюз* имат право, след заявка, да получат различните приложения към Официален вестник без допълнително заплащане. Информация за публикуването на приложенията се предоставя чрез съобщения за читателите, включени в *Официален вестник на Европейския съюз*.

## Продажби и абонаменти

Абонаментът за различните платени периодични издания, като например *Официален вестник на Европейския съюз*, може да бъде направен чрез всички наши търговски представители.

Списъкът на търговските представители е достъпен на адрес:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_bg.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_bg.htm)

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) предлага директен безплатен достъп до законодателството на Европейския съюз. Този интернет сайт дава възможност за справка с *Официален вестник на Европейския съюз* и включва договорите, законодателството, юриспруденцията и подготвителните законодателни актове.**

**За подробна информация за Европейския съюз посетете интернет сайта: <http://europa.eu>**

