



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 27 юни 2025 г.
(OR. en)

10936/25

Междуетноститутуционално досие:
2025/0188 (COD)

TRANS 267
ENV 605
FIN 785

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

От: Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от
г-жа Martine DEPREZ, директор

Дата на получаване: 27 юни 2025 г.

До: Г-жа Thérèse BLANCHET, генерален секретар на Съвета на
Европейския съюз

Относно: Предложение за
ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА
за изменение на Директива 1999/62/ЕО по отношение на
удължаването на периода, през който тежкотоварните превозни
средства с нулеви емисии могат да се ползват от значително
намалени ставки за таксите за инфраструктура или таксите за
ползване или от освобождавания от плащането им

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2025) 348 final.

Приложение: COM(2025) 348 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 27.6.2025 г.
COM(2025) 348 final

2025/0188 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**за изменение на Директива 1999/62/ЕО по отношение на удължаването на периода,
през който тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии могат да се
ползват от значително намалени ставки за таксите за инфраструктура или
таксите за ползване или от освобождавания от плащането им**

(текст от значение за ЕИП)

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

Компасът за конкурентоспособността¹ ръководи икономическата политика на Комисията през настоящия мандат. Той се основава на Декларацията от Будапеща на Европейския съвет² и Декларацията от Антверпен³ на представителите на европейските предприятия и синдикати. Компасът за конкурентоспособността *определя съвместна пътна карта за декарбонизация и конкурентоспособност* като един от трите преобразяващи императива за повишаване на конкурентоспособността.

Този императив е разработен в Пакта за чиста промишленост⁴. Неговата цел е да се засили конкурентоспособността на ЕС, като същевременно продължи напредъкът към постигане на неутралност по отношение на климата. Акцентът е върху подкрепата осигуряването на добри условия за дружествата за постигането на тази цел. Той също така има за цел да повиши икономическата и енергийната сигурност на ЕС чрез намаляване на зависимостта му от вносни изкопаеми горива и увеличаване на дела на енергията, произведена от декарбонизирано производство в рамките на ЕС.

В Компаса за конкурентоспособността и Пакта за чиста промишленост се обръща специално внимание на автомобилния сектор. Този сектор е в процес на дълбока и преобразуваща промяна, предизвикана от технологични промени като цифровизацията и декарбонизацията. С оглед на това Комисията прие план за действие в областта на промишлеността за европейския автомобилен сектор⁵.

В тези три стратегии декарбонизацията се определя като мощен двигател на растежа и се предлагат конкретни мерки, за да се осигури на промишлеността на ЕС по-стабилна икономическа обосновка за чисто производство. Планът за действие съдържа конкретни стимули за насърчаване на навлизането на превозни средства с нулеви емисии, включително тежкотоварни превозни средства.

През 2022 г. секторът на тежкотоварния автомобилен транспорт е причина за 27,5 % от емисиите на CO₂ от автомобилния транспорт⁶, въпреки че е съставлявал едва 2,4 % от автомобилния парк⁷. Емисиите на CO₂ в сектора на тежкотоварния автомобилен транспорт са представлявали повече от 6,9 % от всички емисии в ЕС и са били с 20 % по-високи, отколкото през 1995 г.

¹ COM(2025) 30 final.

² <https://www.consilium.europa.eu/bg/press/press-releases/2024/11/08/the-budapest-declaration/>.

³ <https://antwerp-declaration.eu/>.

⁴ COM(2025) 85 final.

⁵ COM(2025) 95 final.

⁶ Емисиите на CO₂ от сектора на тежкотоварния автомобилен транспорт са се увеличили с 20 % между 1995 г. и 2022 г., а обемът на трафика се е увеличил през същия период със 70 %. Следователно относителното намаляване на емисиите на CO₂ се дължи на по-ефективните превозни средства, но поради увеличаването на нивата на трафика това подобрение не е достатъчно, за да се постигне абсолютно намаляване на емисиите на CO₂. За сравнение емисиите на CO₂ от автомобили и обемът на трафика са се увеличили съответно с 9 % и 24 % през същия период. https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_en?prefLang=bg.

⁷ https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

Товарният автомобилен транспорт е „сектор с трудно намаляване на емисиите“, което означава, че разходите за намаляване на емисиите са по-високи, отколкото в други сектори на икономиката. Освен това пазарът на услуги за автомобилен превоз на товари е силно конкурентен и се характеризира с ниски маржове на печалбата, което ограничава инвестициите в скъпи технологии за намаляване на емисиите, като например превозни средства с нулеви емисии.

През последните години иновациите от страна на производителите на тежкотоварни превозни средства доведоха до въвеждането на модели с нулеви емисии, които обхващат всички случаи на употреба, включително на дълги разстояния⁸. Тяхното навлизане се е увеличило значително от 2019 г. насам⁹. През 2024 г. 3,9 % от всички нови тежкотоварни превозни средства са превозни средства с нулеви емисии¹⁰, включително 1,2 % от новите тежкотоварни превозни средства с тегло над 12 тона. Делът на превозните средства с нулеви емисии в парка на тежките превозни средства обаче остава изключително нисък¹¹.

Целта за намаляване на емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства с 15 % до 2025 г. в сравнение със стойностите от 2019 г.¹² може да бъде постигната чрез подобрения на ефективността на конвенционалните превозни средства, но навлизането на превозни средства с нулеви емисии трябва бързо да се повиши, за да се постигнат последващите цели¹³. Първоначалната инвестиция за придобиване на превозно средство с нулеви емисии обаче е приблизително 2,5 пъти по-висока от разходите за

⁸ Вж. Съобщение на Комисията до Европейския парламент и Съвета относно технологичната и пазарната готовност на тежкотоварните пътни превозни средства (COM(2025)260). Вж. също списък на съществуващите модели с нулеви емисии в документа, който е на разположение в долната част на следната уебстраница: <https://www.acea.auto/news/truck-and-bus-manufacturers-contribution-to-climate-neutral-road-transport/>.

⁹ В сравнение с 2019 г. през 2024 г. са продадени 40 пъти повече тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии с тегло над 12 тона, 6,5 пъти повече тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии с тегло под 12 тона и над 3,5 тона и 4 пъти повече автобуси и междуградски автобуси с нулеви емисии. Данните за продажбите на превозни средства с нулеви емисии през 2024 г. са: 3400 тежкотоварни превозни средства с тегло над 12 тона (приблизително 1,2 % от новите регистрации), 4800 с тегло под 12 тона и над 3,5 тона (10 %) и 6000 автобуси и междуградски автобуси (17 %). <https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/>.

¹⁰ <https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/>.

¹¹ Електрическите тежкотоварни превозни средства, задвижвани с акумулаторна батерия (т.е. превозни средства с тегло над 3,5 тона), съставляват 0,1 % от автомобилния парк на ЕС през 2023 г. (С най-голям дял е Дания — 1 %). Електрическите автобуси и междуградски автобуси, задвижвани с акумулаторна батерия, съставляват 2,5 % от автомобилния парк (С най-голям дял е Нидерландия — 17,7 %). https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

¹² Целите за намаляване на емисиите за сектора на тежкотоварния автомобилен транспорт са определени в Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства. Вж. раздела по-долу относно „Съгласуваност с други политики на ЕС“.

¹³ Производителите посочват, че през 2030 г. може да се очаква приблизително едно на всеки три нови тежкотоварни превозни средства да бъде превозно средство с нулеви емисии. Вж. COM(2025)260 и съответното подкрепящо проучване: „Анализ на пазарната готовност — очаквано навлизане на тежкотоварни превозни средства, работещи с алтернативни горива, до 2030 г. и съответните нужди от инфраструктура“, <https://op.europa.eu/bg/publication-detail/-/publication/8a598b35-40f3-11f0-b9f2-01aa75ed71a1/>.

еквивалентни конвенционални превозни средства¹⁴ и остава една от основните пречки пред по-широкото им навлизане.

За разлика от пазара на леки пътнически автомобили, пазарът на тежкотоварни превозни средства е пазар между предприятията. Инвестиционните решения се определят от разходите на превозното средство през целия му жизнен цикъл. Това е известно като общите разходи за собственост¹⁵ (ОРС). Пазарът на тежкотоварни превозни средства е чувствителен по отношение на цените. Това означава, че решението за покупка на операторите, когато инвестират в ново превозно средство, вероятно ще бъде водено от ОРС на превозното средство. С други думи, операторите ще имат икономическа обосновка да инвестират в превозно средство с нулеви емисии, след като цената му стане по-ниска от цената на конвенционално превозно средство, задвижвано с изкопаеми горива.

Диференцираните пътни такси могат да намалят експлоатационните разходи и следователно ОРС на превозните средства с нулеви емисии. По този начин те могат да спомогнат за изграждането на по-сOLIDна икономическа обосновка за инвестиране в такива превозни средства.

Директива (ЕС) 2022/362 дава възможност¹⁶ за пътно таксуване¹⁷ въз основа на емисиите на CO₂. С Директива (ЕС) 2022/362 се изменя Директива 1999/62/ЕО¹⁸, като в нея се предвижда, наред с други промени, вариране на таксите за инфраструктура и таксите за ползване (насърчаване на навлизането на по-чисти превозни средства) и/или интернализацията на външните разходи за CO₂ (санкциониране на по-замърсяващите превозни средства). И двете мерки намаляват разликата между ОРС на конвенционалните превозни средства и ОРС на превозните средства с нулеви емисии.

Варирането на пътните такси се състои в предоставяне на намаление от 50 % до 75 % върху таксите за инфраструктура или таксите за ползване за превозни средства с нулеви емисии¹⁹. Таксата за външни разходи добавя външните разходи за емисиите на CO₂, дължащи се на трафика, към таксата за инфраструктура. Директивата предвижда

¹⁴ Сравнение между цените на дребно на камиони, задвижвани с различни технологии, е представено в допълнение С към следното проучване: <https://theicct.org/publication/total-cost-ownership-trucks-europe-nov23/>.

¹⁵ ОРС на превозното средство е сборът от първоначалните разходи за придобиване и разходите за експлоатацията на превозното средство през полезния му живот (гориво, поддръжка, данъци, пътни такси и застраховки).

¹⁶ Директива (ЕС) 2022/362 на Европейския парламент и на Съвета от 24 февруари 2022 г. за изменение на директиви 1999/62/ЕО, 1999/37/ЕО и (ЕС) 2019/520 относно таксуването на превозни средства за използване на определени инфраструктури (ОВ L 69, 4.3.2022 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

¹⁷ Понятието „пътно таксуване“ обхваща таксите за изминато разстояние и таксите за ползване. Таксите за изминато разстояние са известни също като такси въз основа на пробег, а таксите за ползване са известни и като такси въз основа на време или винетки. Таксите за изминато разстояние са определени в член 2, параграф 1, точка 7) от Директива 1999/62/ЕО като сбор от поне един от следните три елемента: такса за инфраструктура, такса за външни разходи и такса за задръствания. Таксите за ползване са определени в член 2, параграф 1, точка 16) от същата директива като определена сума, която, когато бъде платена, дава право на превозното средство да използва определена пътна инфраструктура за определен период от време.

¹⁸ Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 г. относно таксуването на превозни средства за използване на пътни инфраструктури (ОВ L 187, 20.7.1999 г., стр. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

¹⁹ Член 7жа, параграф 3, буква г) от Директива 1999/62/ЕО.

референтни стойности за тази такса въз основа на цена на CO₂ от 100 евро на тон отделен CO₂²⁰.

Директивата допълнително укрепва тези два механизма, като позволява на държавите членки да определят значително намалени ставки или дори да предоставят пълно освобождаване за превозните средства с нулеви емисии от таксата за инфраструктура или таксата за ползване до 31 декември 2025 г.²¹ Тя също така позволява на държавите членки да прилагат по-високи такси за външни разходи за емисиите на CO₂, дължащи се на трафика, до двойния размер на референтните стойности според директивата²².

Паричната подкрепа в държава членка, която използва пълноценно тези разпоредби, за да стимулира даден оператор да инвестира в моторно превозно средство с нулеви емисии, което може да тежи до 40 тона, се оценява на 45 000 евро през първата година на експлоатация²³. По-малките превозни средства получават по-ниско равнище на подкрепа. В някои случаи на употреба директивата спомага за постигането на изравняване на разходите между тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии и конвенционалните превозни средства²⁴.

Транспонирането на тези разпоредби в националното законодателство трябваше да приключи до 25 март 2024 г. Вариантът за прилагане на значително намалени ставки за превозните средства с нулеви емисии или за освобождаването им от такси за инфраструктура или такси за ползване трябва да приключи на 31 декември 2025 г. Този период е твърде кратък, за да стимулира в достатъчна степен търсенето на нови тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии.

Поради това Комисията предлага да се разшири приложимостта на това освобождаване. За да се подпомогнат европейските производители при постигането на целта им за намаляване на емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства с 43 % през периода на докладване за 2030 г. (както е посочено в Регламент (ЕС) 2019/1242), Комисията предлага срокът на освобождаването да бъде удължен до края на периода за докладване за 2030 г., който изтича на 30 юни 2031 г. Тази промяна ще гарантира съгласувана законодателна рамка.

Настоящото освобождаване трябва да приключи на 31 декември 2025 г. и националните органи ще трябва да транспонират разпоредбите на предложената понастоящем директива в националното законодателство. Поради това Комисията приканва Европейския парламент и Съвета да обмислят ускоряването на приемането на настоящото предложение.

²⁰ Член 7в, параграф 1 и приложение IIIв от Директива 1999/62/ЕО. Както е обяснено в обяснителния меморандум към предложението, което се превърна в Директива (ЕС) 2022/362 (COM(2017) 275 final), стойностите в приложенията към директивата се основават на наричаника за външните разходи за транспорт. Стойностите в приложение IIIв са изчислени въз основа на данните, представени в таблица 24 от проучването, което е на разположение на адрес: <https://op.europa.eu/bg/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1>.

²¹ Член 7жа, параграф 1, пета алинея от Директива 1999/62/ЕО.

²² Член 7вб, параграф 1 от Директива 1999/62/ЕО.

²³ https://www.transportenvironment.org/uploads/files/202403_TE_Eurovignette_briefing_update.pdf.

²⁴ <https://www.iru.org/resources/iru-library/alternative-vs-traditional-truck-powertrains-eu-total-cost-ownership-2024> и <https://www.youtube.com/watch?v=ktaEN7do6pA>.

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

Настоящото предложение би удължило конкретна съществуваща разпоредба, която беше въведена наскоро и следователно е в съответствие със съществуващата политическа рамка относно пътното таксуване. Където беше приложена, тази разпоредба оказва положително въздействие върху създаването на икономическа обосновка за превозни средства с нулеви емисии. Освобождаването от такси за инфраструктура или такси за ползване допълва прилагането на такси за външни разходи, тъй като и двете мерки намаляват разликата между експлоатационните разходи и по този начин между ОРС на превозните средства с нулеви емисии и конвенционалните превозни средства. Поради това и двете мерки са важни за укрепване на икономическата обосновка за инвестиции в превозни средства с нулеви емисии.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

С настоящото предложение се разширява обхватът на мярка от гледна точка на търсенето на пазара на нови тежкотоварни превозни средства, за да се ускори тяхното навлизане. Поради това то допълва стандартите за емисиите на CO₂ от **Регламента** за тежкотоварните превозни средства²⁵, който действа от гледна точка на предлагането на пазара на нови тежкотоварни превозни средства и в който се определя целта за намаляване на емисиите на CO₂ с 43 % за производителите до 2030 г. (и последващи по-високи цели до 2040 г.). Производителите могат да постигнат целите чрез i) подобряване на ефективността на конвенционалните превозни средства; и/или ii) увеличаване на броя на превозните средства с нулеви емисии, които пускат на пазара. Настоящото предложение помага на производителите да ускорят навлизането на превозни средства с нулеви емисии.

Интернализацията на външните разходи на въглеродните емисии намалява разликата в ОРС между по-чистите превозни средства и по-замърсяващите превозни средства чрез увеличаване на експлоатационните разходи на конвенционалните превозни средства. С Директива 1999/62/ЕО се интернализират разходите за въглеродни емисии чрез налагане на такса за външни разходи. От 2027 г. емисиите от автомобилния транспорт също ще бъдат обхванати от схемата за търговия с емисии в **Директива 2003/87/ЕО (СТЕ2)**²⁶. Съгласуваността между тези две мерки ще бъде предмет на доклад от Комисията, който ще бъде представен до 2027 г. в съответствие с членове 7вб, параграф 4 и 7жа, параграф 8 от Директива 1999/62/ЕО. В оценката ще бъде разгледано и въздействието на **данъчното облагане на енергията** върху ценообразуването на въглеродните емисии, регулирано съгласно **Директива 2003/96/ЕО на Съвета**²⁷.

²⁵ Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства и за изменение на регламенти (ЕО) № 595/2009 и (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета и на Директива 96/53/ЕО на Съвета (ОВ L 198, 25.7.2019 г., стр. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

²⁶ Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 г. за установяване на система за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Съюза и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета (ОВ L 275 25.10.2003 г., стр. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87>).

²⁷ Директива 2003/96/ЕО на Съвета от 27 октомври 2003 г. относно преструктурирането на правната рамката на Общността за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията (ОВ L 283 31.10.2003 г., стр. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96>).

Инфраструктурата за зареждане с електроенергия е благоприятстващо условие за по-бързото навлизане на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии. В наскоро преразгледания **Регламент за TEN-T**²⁸ и **Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива**²⁹ се определят цели за разполагането на станции за зареждане с електроенергия и водород, включително конкретни цели за тежкотоварния транспорт. Освен това в плана за действие в областта на промишлеността за автомобилния сектор на ЕС се посочва, че Комисията ще работи по **европейските коридори за чист транспорт**, за да ускори разгръщането на центрове за зареждане на тежкотоварни превозни средства. В него също така се посочва, че в предстоящия **план за инвестиции за устойчив транспорт** ще бъдат направени допълнителни предложения.

За да се намалят емисиите на CO₂, е от съществено значение да се премине от изкопаеми горива към възобновяеми енергийни източници. Енергията от възобновяеми източници се превърна във водещия източник на производство на електроенергия в ЕС през 2023 г.³⁰ Разгръщането на инфраструктурата на електроенергийната мрежа обаче е също толкова важно, за да се подкрепи този преход. Присъединяването към електроенергийните мрежи е от решаващо значение за разгръщането на инфраструктурата за зареждане с електроенергия на тежкотоварния транспорт. В рамките на **плана за действие на ЕС за електроенергийните мрежи**³¹ вече са планирани няколко действия, които ще бъдат допълнени и от **пакета за електроенергийните мрежи и плана за действие за електрификация**. Комисията ще издаде **насоки и препоръки** към държавите членки за съкращаването на времето за изчакване за присъединяване на зарядните точки към мрежите и приоритетното им третиране и ще препоръча на държавите членки да имат предвид, че зарядните станции и тяхното присъединяване към мрежата са от по-висш обществен интерес в контекста на процедурите за издаване на разрешения.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

• Правно основание

Правното основание на Директива 1999/62/ЕО са членове 91 и 113 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). Настоящото предложение се отнася до налагането на пътни такси за превозните средства — област, за която се прилага член 91, параграф 1 от ДФЕС. Правното основание на настоящото предложение следователно е член 91, параграф 1 от ДФЕС.

²⁸ Регламент (ЕС) 2024/1679 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юни 2024 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, за изменение на регламенти (ЕС) 2021/1153 и (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1315/2013 (ОВ L, 2024/1679, 28.6.2024 г., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

²⁹ Регламент (ЕС) 2023/1804 на Европейския парламент и на Съвета от 13 септември 2023 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС (ОВ L 234, 22.9.2023 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>).

³⁰ През 2023 г. 44,7 % от производството на електроенергия е от възобновяеми енергийни източници, а 32,5 % — от изкопаеми горива <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240627-1>.

³¹ Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите: Електроенергийните мрежи, липсващото звено — План за действие на ЕС за електроенергийните мрежи, COM(2023) 757 final. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=COM%3A2023%3A757%3AFIN&qid=1701167355682>

- **Субсидиарност (при неизключителна компетентност)**

ЕС разполага с компетентност за регулиране в областта на транспорта, споделена с държавите членки, съгласно член 4, параграф 2, буква ж) от ДФЕС, но само ЕС може да адаптира съществуващите правила на ЕС. Директива 1999/62/ЕО определя случаите, в които могат да се предоставят намаления или освобождавания от такси за изминато разстояние и такси за ползване. Националните органи имат свобода на преценка при вземането на решение как да използват тези възможности. Значителното намаление на размера или освобождаването на превозни средства с нулеви емисии от такси за инфраструктура или такси за ползване може да бъде удължено само след края на 2025 г. чрез изменение на директивата. Решението дали да се използва тази възможност е на националните органи.

- **Пропорционалност**

Предложените мерки не надхвърлят необходимото за постигане на целите на ЕС за намаляване на емисиите на парникови газове, като същевременно се гарантира справедливост и екологосъобразност.

- **Избор на инструмент**

Нормативният акт — предмет на изменението, е директива, следователно актът за изменение следва да има същата форма.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

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

Краткото време, изминало от въвеждането на новите правила (т.е. 25 март 2024 г.), означава, че няма достатъчно информация за окончателна последваща оценка на Директива (ЕС) 2022/362. Освен това настоящото предложение просто ще разшири вече съществуваща разпоредба.

- **Консултации със заинтересованите страни**

При изготвянето на настоящото предложение Комисията проведе целеви консултации с конкретни заинтересовани страни, включително сдружения на превозвачите и производителите на превозни средства, гражданското общество и националните органи.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Комисията разчита на публично достъпна информация, за да оцени както настоящото равнище на навлизане на превозни средства с нулеви емисии, така и ефективността на освобождаването от такси за инфраструктура или такси за ползване. Всички източници, използвани от Комисията, са на разположение в бележките под линия към текста в раздел 1 по-горе.

- **Оценка на въздействието**

Комисията извърши оценка на въздействието, придружаваща предложението, което доведе до приемането на Директива (ЕС) 2022/362³². Настоящото предложение само

³² Оценка на въздействието, придружаваща предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от

изменя крайната дата на незадължителна разпоредба. Поради това няма нужда от извършване на нова оценка на въздействието.

- **Пригодност и опростяване на законодателството**

Настоящото предложение просто би променило дата и следователно няма никакви последици за опростяването на правото на ЕС.

- **Основни права**

Предложението е съобразено с основните права и спазва принципите, признати по-специално с Хартата на основните права на Европейския съюз.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Разширяването на освобождаването от такси за инфраструктура или такси за ползване няма отражение върху бюджета на ЕС.

Разпоредбите на директивата биха имали различно отражение върху националните бюджети в зависимост от индивидуалните стратегии за изпълнение на държавите членки. Намаляването на пътните такси или освобождаването от пътни такси за по-чисти превозни средства може да окаже отрицателно въздействие върху приходите и следователно върху националните бюджети, освен ако не се увеличи средната ставка за други превозни средства³³. От друга страна, таксите за външни разходи генерират приходи и оказват положително въздействие върху националните бюджети. Директивата предлага три възможности на държавите членки, които могат да прилагат:

намаляване на пътните такси или освобождаване от пътни такси с цел стимулиране на инвестициите в по-чисти превозни средства;

такси за външни разходи с цел отчитане на тези външни разходи в инвестиционните решения на частния сектор;

и двата инструмента едновременно, за да се постигне максимално намаляване на разликата в ОРС между конвенционалните превозни средства и превозните средства с нулеви емисии.

В краткосрочен и средносрочен план (т.е. времеви обхват на настоящото предложение) потенциалното отрицателно въздействие на намаленията на пътните такси върху националните бюджети може да се очаква да бъде по-малко от положителното въздействие на таксите за външни разходи. Причината за това е, че днес превозните средства с нулеви емисии все още са много малка част от автомобилния

тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури и предложението за директива на Съвета за изменение на Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури по отношение на някои разпоредби относно данъчното облагане на превозните средства (SWD(2017) 180), достъпна на адрес <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=SWD:2017:180:FIN>.

³³ Член 7жа, параграф 4 изисква вариациите в таксите за изминато разстояние, които се основават на този член, да не бъдат проектирани така, че да генерират допълнителни приходи. Това означава, че държавите членки имат възможност да възстановят пропуснатите приходи поради намаления или освобождавания, предоставени на по-чисти превозни средства, с по-високи такси за други превозни средства.

парк³⁴ и до 2030 г. се очаква да бъдат между 5 % и 9 % от парка на тежките превозни средства³⁵. Съответно, ако и двата инструмента се прилагат едновременно, може да се очаква, че приходите от таксите за външни разходи ще бъдат по-големи от пропуснатите приходи от намаляване на пътните такси или освобождаване от пътни такси. Използването на приходите, генерирани от пътни такси (такси за инфраструктура или такси за ползване) и от такси за външни разходи, се урежда съгласно член 9, параграф 2 от Директива 1999/62/ЕО.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

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

В член 11 от Директива 1999/62/ЕО се определя задължение за докладване на всеки пет години. Крайният срок беше 25 март 2025 г., а следващият краен срок ще бъде 25 март 2030 г. В член 11, параграф 2, буква в) се изисква докладване относно *„изменението на таксите за инфраструктура или таксите за ползване в зависимост от екологичните характеристики на превозните средства съгласно член 7ж, 7жа или 7жб“*. Следващият краен срок е преди предложената крайна дата за освобождаването и следователно ще бъде подходящ за оценка на неговото прилагане. Поради това не се планира допълнително задължение за докладване.

- **Обяснителни документи (за директивите)**

Настоящото предложение би удължило съществуваща незадължителна разпоредба, така че не се изисква обяснителен документ. Въпреки това държавите членки, които използват тази възможност, следва да информират Комисията.

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

С член 1 се изменя петата алинея на член 7жа, параграф 1 от Директива 1999/62/ЕО, като освобождаването, предвидено в тази разпоредба, се удължава до 30 юни 2031 г.

Член 2 изисква от държавите членки незабавно да информират Комисията за предприетите мерки за прилагане на настоящата директива.

В член 3 се определя датата на влизане в сила на директивата.

Съгласно член 4 адресати на директивата са държавите членки.

³⁴ Вж. бележка под линия 11.
³⁵ COM(2025)260

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Директива 1999/62/ЕО по отношение на удължаването на периода, през който тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии могат да се ползват от значително намалени ставки за таксите за инфраструктура или таксите за ползване или от освобождавания от плащането им

(текст от значение за ЕИП)

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,

след предаване на проекта за законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет³⁶,като взеха предвид становището на Комитета на регионите³⁷,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Според данни, регистрациите на нови тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии напоследък са се увеличили в Съюза, но остават твърде ниски, за да се постигнат целите за намаляване на емисиите на CO₂ в транспортния сектор, определени в стратегията за устойчива и интелигентна мобилност³⁸. Една от основните пречки пред по-широкото навлизане на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии са високите първоначални разходи за придобиване на такова превозно средство. Осигуряването на по-солодна икономическа обосновка за инвестиране в превозни средства с нулеви емисии означава да се работи за изравняване на разходите спрямо конвенционалните превозни средства. Общите разходи за собственост се състоят от първоначалната инвестиция, направена за придобиване на превозното средство, и експлоатационните разходи, възникващи по време на жизнения цикъл на превозното средство. Разликата в общите разходи за собственост между конвенционалните превозни средства и превозните средства с нулеви емисии може да бъде намалена чрез намаляване на експлоатационните разходи за превозните средства с нулеви емисии. Тези разходи включват пътни такси.

³⁶ ОВ С , , стр. .

³⁷ ОВ С , , стр. .

³⁸ COM(2020)789

- (2) Директива (ЕС) 2022/362 на Европейския парламент и на Съвета³⁹ измени Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁴⁰, като, наред с други промени, направи възможно определянето на пътните такси в зависимост от емисиите на CO₂ от превозните средства. С нея се въвежда възможността за вариране на таксите за инфраструктура и таксите за ползване и/или за интернализиране на външните разходи за емисиите на CO₂. И двете мерки засягат експлоатационните разходи на превозните средства. Варирането на таксите намалява експлоатационните разходи за по-малко замърсяващите превозни средства, докато таксите за външни разходи увеличават експлоатационните разходи за по-замърсяващите превозни средства. И двете мерки намаляват разликата в общите разходи за собственост между превозните средства с нулеви емисии и конвенционалните превозни средства. И двете мерки са важни за укрепване на икономическата обосновка за инвестиране в превозни средства с нулеви емисии.
- (3) Член 7жа, параграф 1, пета алинея от Директива 1999/62/ЕО понастоящем дава възможност на държавите членки да прилагат намалени ставки за таксите за инфраструктура или таксите за ползване, без да поставя таван за такива намаления, или да прилагат пълно освобождаване от такива такси, но само до 31 декември 2025 г. Държавите членки трябваше да транспонират тази разпоредба, въведена с Директива (ЕС) 2022/362, в националните си законодателства до 25 март 2024 г. Този краен срок за транспониране предполага много кратък период на изпълнение от по-малко от две години. Този период е твърде кратък, за да стимулира значително търсенето на нови тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии. Поради това тази крайна дата следва да бъде отложена, за да се създадат подходящи условия за по-широкото навлизане на превозни средства с нулеви емисии.
- (4) Варирането на пътните такси засяга инвестиционните решения на транспортните оператори, които придобиват ново превозно средство. Следователно то оказва въздействие върху търсенето на пазара на нови тежкотоварни превозни средства. Производителите на тежкотоварни превозни средства представляват предлагането на същия пазар. Те имат цел за намаляване на емисиите на CO₂ с 43 % до 2030 г., както е посочено в Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета⁴¹. Въпреки че ефективните конвенционални превозни средства също допринасят за постигането на тази цел, за постигането ѝ е необходимо по-широко навлизане на превозни средства с нулеви емисии. Първата година, през която производителите трябва да постигнат тази цел, е периодът на докладване за 2030 г. с краен срок 30 юни 2031 г.

³⁹ Директива (ЕС) 2022/362 на Европейския парламент и на Съвета от 24 февруари 2022 г. за изменение на директиви 1999/62/ЕО, 1999/37/ЕО и (ЕС) 2019/520 относно таксуването на превозни средства за използване на определени инфраструктури (ОВ L 69, 4.3.2022 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

⁴⁰ Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 г. относно таксуването на превозни средства за използване на пътни инфраструктури (ОВ L 187, 20.7.1999 г., стр. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

⁴¹ Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства и за изменение на регламенти (ЕО) № 595/2009 и (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета и на Директива 96/53/ЕО на Съвета (ОВ L 198, 25.7.2019 г., стр. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

- (5) За да се осигури ясна и съгласувана правна рамка и да се подпомогнат дружествата от Съюза в автомобилния сектор при постигането на техните цели за намаляване на емисиите на CO₂, графикът на мерките по отношение на търсенето и предлагането на пазара на тежкотоварни превозни средства следва да бъде приведен в съответствие. Поради това крайната дата, до която е възможно държавите членки да прилагат значително намалени ставки за таксите за инфраструктура или таксите за ползване или да освободят превозните средства с нулеви емисии от такива такси, следва да бъде отложена до 30 юни 2031 г.
- (6) Факултативният характер на изменената разпоредба означава, че държавите членки не са задължени да транспонират настоящата директива. Въпреки това те следва незабавно да информират Комисията, ако използват възможността да предоставят на превозни средства с нулеви емисии значително намалени ставки за таксите за инфраструктура и таксите за ползване или освобождавания от плащането им след 31 декември 2025 г.,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

В член 7жа, параграф 1, пета алинея от Директива 1999/62/ЕО датата „31 декември 2025 г.“ се заменя с „30 юни 2031 г.“, а датата „1 януари 2026 г.“, се заменя с „1 юли 2031 г.“.

Член 2

Държавите членки незабавно информират Комисията за предприетите мерки за прилагане на настоящата директива.

Член 3

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването ѝ в *Официалния 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