

Брюксел, 5 ноември 2018 г.
(OR. en)

13535/18

Междуетноститутуционално досие:
2017/0114(COD)

CODEC 1784
TRANS 477
FISC 428
ENV 689
PE 145

ИНФОРМАЦИОННА БЕЛЕЖКА

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Комитета на постоянните представители/Съвета
Относно:	Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури —Резултати от първото четене в Европейския парламент (Страсбург, 22 — 25 октомври 2018 г.)

I. ВЪВЕДЕНИЕ

Докладчикът Christine REVAULT D'ALLONNES BONNEFOY (S&D, FR) представи от името на комисията по транспорт и туризъм доклад относно предложението за директива. Докладът съдържа 131 изменения (изменения 1—131) на предложението.

Освен това политическите групи внесоха следните изменения: Greens/EFA внесе девет изменения (изменения 133—141), EFDD внесе едно изменение (изменение 132) и ENF внесе тридесет изменения (изменения 142—171). Едно изменение (изменение 172) беше внесено от повече от 38 членове на ЕП.

II. ГЛАСУВАНЕ

При гласуването на пленарното заседание на 25 октомври 2018 г. бяха приети следните изменения: 1-4, 5 (първа част), 6-8, 10-18, 20-25, 27-44, 46 (първа част), 47-59, 61-70, 72, 75-131 и 164.

Така измененото предложение на Комисията представлява позицията на Парламента на първо четене, която се съдържа в неговата законодателна резолюция, приложена към настоящата бележка¹.

¹ Текстът на позицията на Парламента в законодателната резолюция съдържа обозначения на промените, внесени с измененията в предложението на Комисията. Допълненията към текста на Комисията са обозначени с *получер курсив*. Заличеният текст е отбелязан със символа „■“.

Заплащане на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури *I**

Законодателна резолюция на Европейския парламент от 25 октомври 2018 г. относно предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури (COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))

(Обикновена законодателна процедура: първо четене)

Европейският парламент,

- като взе предвид предложението на Комисията до Парламента и до Съвета (COM(2017)0275),
 - като взе предвид член 294, параграф 2 и член 91, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз, съгласно които Комисията е внесла предложението в Парламента (C8-0171/2017),
 - като взе предвид член 294, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз,
 - като взе предвид мотивираното становище, внесено от Федералния съвет на Република Австрия в рамките на Протокол № 2 относно прилагането на принципите на субсидиарност и пропорционалност, в което се заявява, че проектът на законодателен акт не съответства на принципа на субсидиарност,
 - като взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет от 18 октомври 2017 г.²,
 - като взе предвид становището на Комитета на регионите от 1 февруари 2018 г.³,
 - като взе предвид член 59 от своя Правилник за дейността,
 - като взе предвид доклада на комисията по транспорт и туризъм и становището на комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните (A8-0202/2018),
1. приема изложената по-долу позиция на първо четене;
 2. приканва Комисията да се отнесе до него отново, в случай че замени своето предложение с друг текст, внесе или възнамерява да внесе съществени промени в това

² ОВ С 81, 2.3.2018 г., стр. 188.

³ ОВ С 176, 2.5.2018 г., стр. 66.

предложение;

3. възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента съответно на Съвета и на Комисията, както и на националните парламенти.

Изменение 1

Предложение за директива Съображение 1 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(1a) В посочената Бяла книга Комисията определя срок до 2020 г. „да се продължи към пълното и задължително вътрешно поемане на външните разходи (включително шум, местно замърсяване и задръствания в допълнение към задължителното възстановяване на разходите от износването) за автомобилния и релсовия транспорт“.

Изменение 2

Предложение за директива Съображение 1 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(1б) Движението на превозните средства за превоз на товари и пътници е фактор, който допринася за отделянето на замърсители в атмосферата. Тези замърсители имат сериозно отражение върху здравето на хората и водят до влошаване на качеството на атмосферния въздух в Съюза, включително PM_{2,5}, NO₂ и O₃. По данни на Европейската агенция за околната среда от 2017 г. тези три замърсителя са причина през 2014 г. съответно за 399 000, 75 000 и 13 600 случая на преждевременна смърт в Съюза поради продължителна експозиция.

Изменение 3

Предложение за директива Съображение 1 в (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(1в) Според Световната здравна организация шумът от движението по пътищата е на второ място сред най-вредните стресови фактори в околната среда в Европа, като отстъпва само на замърсяването на въздуха. Най-малко 9 000 случая на преждевременна смърт годишно могат да се свържат със сърдечни заболявания, причинени от шума от движението по пътищата.

Изменение 4

Предложение за директива Съображение 1 г (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(1г) Според доклада на Европейската агенция за околната среда от 2017 г. относно качеството на въздуха в Европа секторът на автомобилния транспорт през 2015 г. е бил секторът с най-големи емисии на NOx и е заемал второ място сред източниците на замърсяване със сажди.

Изменение 5

Предложение за директива Съображение 3

Текст, предложен от Комисията

(3) Всички **тежки** превозни средства оказват значително въздействие върху пътната инфраструктура и допринасят за замърсяването на въздуха, докато леките превозни средства са в основата на повечето отрицателни екологични и социални въздействия на автомобилния транспорт, свързани с емисиите и задръстванията. В интерес на равното третиране и лоялната конкуренция следва да се гарантира, че превозните средства, които все още не са обхванати от рамката, определена в Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹⁵ по отношение на таксите за изминато разстояние и таксите за ползване, ще бъдат включени в тази рамка. Следователно обхватът на посочената директива следва да бъде разширен върху тежки превозни средства, различни от предвидените за превоз на товари, както и леки превозни средства, **включително** леки автомобили.

Изменение

(3) Всички превозни средства оказват значително въздействие върху пътната инфраструктура и допринасят за замърсяването на въздуха, докато леките превозни средства са в основата на повечето отрицателни екологични и социални въздействия на автомобилния транспорт, свързани с емисиите и задръстванията. В интерес на равното третиране и лоялната конкуренция следва да се гарантира, че превозните средства, които все още не са обхванати от рамката, определена в Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹⁵ по отношение на таксите за изминато разстояние и таксите за ползване, ще бъдат включени в тази рамка. Следователно обхватът на посочената директива следва да бъде разширен върху тежки превозни средства, различни от предвидените за превоз на товари, както и леки превозни средства **включително** леки автомобили. **Таксите за леки автомобили могат да бъдат адаптирани, така че да се избегне прекомерното санкциониране на редовните ползватели. В интерес на равното третиране таксите следва да се прилагат недискриминационно въз основа на категорията на превозното средство и диференцирано, в зависимост от въздействието на превозните средства върху инфраструктурата и върху околната среда и обществото, както и в зависимост от социално-икономическото положение на някои ползватели, които нямат друг избор освен автомобилен транспорт до работното място.**

Изменение 6

Предложение за директива Съображение 3а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(3а) За да се установи вътрешен пазар в областта на автомобилния транспорт при еднакви условия на конкуренция, правилата трябва да бъдат прилагани по еднакъв начин. Една от основните цели на настоящата директива е да се премахне нарушаването на конкуренцията между ползвателите. Съответно лекотоварните автомобили, извързващи превоз на товари, следва да бъдат включени в обхвата на таксите, прилагани спрямо тежките превозни средства.

Изменение 7

Предложение за директива Съображение 3 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(3б) За да се гарантира пропорционалността на тази мярка, е важно тя да е насочена единствено към лекотоварните автомобили, извършващи превоз на товари, които се регулират от Регламенти (ЕС) № 1071/2009^{1а} и 1072/2009^{1б} на Европейския парламент и на Съвета и от Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета^{1б}.

^{1а} Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. за установяване на общи правила относно условията, които трябва да

бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач, и за отмяна на Директива 96/26/ЕО на Съвета (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 51).

¹⁶ Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 72).

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

Изменение 8

Предложение за директива Съображение 4

Текст, предложен от Комисията

(4) Таксите за ползване на основата на време по същността си не отразяват точно реално породените инфраструктурни разходи и по сходни причини не въздействат за стимулирането на по-чисти и по-ефективни транспортни дейности или за намаляването на задръстванията. Поради това **те** следва да бъдат постепенно заменени от такси въз основа на изминато разстояние, които са по-справедливи, ефикасни и ефективни.

Изменение

(4) Таксите, обвързани с времето на ползване по същността си не отразяват точно реално породените инфраструктурни разходи и по сходни причини не въздействат за стимулирането на по-чисти и по-ефективни транспортни дейности или за намаляването на задръстванията. Поради това **за тежките превозни средства таксите, обвързани с времето на ползване** следва да бъдат постепенно заменени от такси въз основа на изминато разстояние, които са

по-справедливи, ефикасни и ефективни.

Изменение 10

Предложение за директива Съображение 4 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4б) С цел да не се допуска тази постепенна замяна на таксите обвързани с времето на ползване с такси въз основа на изминато разстояние да се превърне в допълнителна пречка за достъпа до основните европейски пазари на превози от периферни държави и региони, е целесъобразно във възможно най-кратки срокове да се създаде система за компенсации с цел уравнивяване на допълнителните разходи и да се избегне по този начин по-голяма загуба на конкурентоспособност.

Изменение 11

Предложение за директива Съображение 4 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4в) За да се предотврати отклоняването на трафика към пътища без такси с възможни тежки последици за пътната безопасност и за оптималното използване на пътната мрежа, държавите членки трябва да могат да налагат пътни такси на всички пътища, които се конкурират непосредствено с трансевропейските мрежи.

Изменение 12

Предложение за директива

Съображение 4 в (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4г) Таксите, обвързани с времето на ползване насърчават водачите да пътуват повече в периода на валидност на винетките, като по този начин неправилно се прилагат принципите „замърсителят плаща“ и „ползвателят плаща“;

Изменение 13

Предложение за директива Съображение 4 г (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4д) За да се гарантира, че настоящата директива се прилага правилно, договорните рамки, регулиращи концесионните договори за събиране на пътни такси, следва да улеснят, при надлежно спазване на Директива № 2014/23/ЕС на Европейския парламент и на Съвета, привеждането на тези договори в съответствие с промените в регулаторната рамка на Съюза.

Изменение 14

Предложение за директива Съображение 4 д (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4е) В този смисъл следва да се проучи възможността за компенсиране на допълнителните разходи, произтичащи от периферно положение, посредством улеснен достъп до паркове с по-енергийноефективни превозни средства и даване на приоритет на

изключителни инфраструктури или технологии като електрическите магистрали. Тези компенсаторни облекчения могат да бъдат част от бъдещия Механизъм за свързване на Европа (МСЕ) за периода след 2020 г.

Изменение 15

Предложение за директива Съображение 5

Текст, предложен от Комисията

(5) За да се осигури приемане от страна на ползвателите на бъдещите схеми за пътно таксуване, на държавите членки следва да се разреши да въведат адекватни системи за събиране на такси като част от по-широк пакет от услуги за мобилност. Такива системи следва да осигуряват справедливо разпределение на разходите за инфраструктура **и** да отразяват принципа „замърсителят плаща“. Всички държави членки, които въвеждат подобна система, следва да гарантират, че тя съответства на разпоредбите на Директива 2004/52/ЕО на Европейския парламент и на Съвета.

Изменение

(5) За да се осигури приемане от страна на ползвателите на бъдещите схеми за пътно таксуване, на държавите членки следва да се разреши да въведат адекватни системи за събиране на такси като част от по-широк пакет от услуги за мобилност. Такива системи следва да осигуряват справедливо разпределение на разходите за инфраструктура, да отразяват принципа „замърсителят плаща“ **и да включват целево използване на приходите от таксите, налагани на ползвателите. В това отношение държавите членки имат свободата да налагат пътни такси за пътища, които не са част от основната пътна мрежа.** Всички държави членки, които въвеждат подобна система, следва да гарантират, че тя съответства на разпоредбите на Директива 2004/52/ЕО на Европейския парламент и на Съвета.

Изменение 16

Предложение за директива Съображение 5 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(5а) Държавите членки следва да бъдат насърчени да вземат под внимание социално-икономическите фактори при прилагането на схемите за таксуване на пътната

*инфраструктура по отношение на
леките автомобили.*

Изменение 17

Предложение за директива Съображение 5 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(5б) Налагането на пътни такси на всички ползватели на пътната мрежа чрез електронни средства предполага масово събиране и съхраняване на лични данни, които могат също така да се използват за установяване на цялостни профили на движението. При прилагането на настоящата директива държавите членки и Комисията следва системно да отчитат принципите на ограничаване в рамките на целта и свеждане на данните до минимум. Поради това техническите решения за събиране на данни във връзка с налагането на такси за ползване на пътната мрежа следва да съдържат варианти за анонимизирано, кодирано или предварително заплащане.

Изменение 18

Предложение за директива Съображение 5 в (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(5в) Данъците върху превозните средства могат да представляват пречка за въвеждането на такси за изминато разстояние. За да се осигури подкрепа за въвеждането на такси за изминато разстояние, държавите членки следва да разполагат с по-голяма свобода на действие за бързо намаляване на данъците върху

превозните средства, което означава намаляване във възможно най-кратки срокове на минималните ставки, посочени в Директива 1999/62/ЕО.

Изменение 20

Предложение за директива Съображение 5 г (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(5d) От особено значение е държавите членки да въведат справедлива система за таксуване, която да не ощетява ползвателите на лични превозни средства, които поради факта, че живеят в селски райони или в труднодостъпни или изолирани райони, са принудени да използват редовно пътища, за които се заплаща такса. Съгласно политиката за териториално устройство държавите членки следва да налагат такси в по-малък размер за ползвателите на такива райони.

Изменение 21

Предложение за директива Съображение 6

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(6) Както по отношение на тежките превозни средства, важно е да се гарантира, че **всички** такси на основата на време, прилагани за леки превозни средства, са пропорционални, включително по отношение на периоди на ползване, по-кратки от една година. В това отношение е необходимо да се вземе предвид фактът, че леките превозни средства имат модел на използване, различен от този на тежките превозни средства. Изчисляването на пропорционални такси на основата на

(6) Както по отношение на тежките превозни средства, важно е да се гарантира, че **ако държави членки въведат** такси **обвързани с времето на ползване**, прилагани за леки превозни средства, **те** са пропорционални, включително по отношение на периоди на ползване, по-кратки от една година. В това отношение е необходимо да се вземе предвид фактът, че леките превозни средства имат модел на използване, различен от този на тежките превозни средства. Изчисляването на

време може да се базира на наличните данни относно моделите на пътуване.

пропорционални такси на основата на време може да се базира на наличните данни относно моделите на пътуване, **при условие че се гарантира недискриминация.**

Изменение 22

Предложение за директива Съображение 7

Текст, предложен от Комисията

(7) Съгласно Директива 1999/62/ЕО **може** да се наложи такса за външни разходи на ниво, **близка** до пределната социална цена за използването на съответното превозно средство. Този метод се оказва най-справедливият и ефективен начин да се вземат предвид отрицателните въздействия върху околната среда и здравето от замърсяването на въздуха и шума, предизвикани от тежките превозни средства; той би гарантирал справедлив принос на тежките превозни средства за постигането на целите на ЕС за качество на въздуха¹⁷ и всички приложими гранични или целеви стойности за нивата на шума. Поради това следва да се улесни прилагането на такива такси.

Изменение

(7) Съгласно Директива 1999/62/ЕО **следва** да се наложи такса за външни разходи, **която отразява принципа „замърсителят плаща“ и е** на ниво, **близко** до пределната социална цена за използването на съответното превозно средство. Този метод се оказва най-справедливият и ефективен начин да се вземат предвид отрицателните въздействия върху околната среда и здравето от замърсяването на въздуха и шума, предизвикани от тежките превозни средства; той би гарантирал справедлив принос на тежките превозни средства за постигането на целите на ЕС за качество на въздуха¹⁷ и всички приложими гранични или целеви стойности за нивата на шума. Поради това следва да се улесни прилагането на такива такси.

Изменение 23

Предложение за директива Съображение 8

Текст, предложен от Комисията

(8) За тази цел максималните среднопретеглени такси за външни разходи следва да се заменят с лесно приложими **референтни** стойности, актуализирани предвид инфлацията, постигнатия научен напредък в

Изменение

(8) За тази цел **следва да се въведе възможността за прилагане на такса за външни разходи за мрежи, които не са обхванати от такса за инфраструктура, и** максималните среднопретеглени такси за външни

изчисляването на външните разходи за автомобилния транспорт и промяната на състава на автопарка.

разходи следва да се заменят с лесно приложими **минимални** стойности, актуализирани предвид инфлацията, постигнатия научен напредък в изчисляването на външните разходи за автомобилния транспорт и промяната на състава на автопарка.

Изменение 24

Предложение за директива Съображение 8 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(8а) За да се спомогне за осъществяването на целта на Бялата книга за транспорта за преминаване към пълно прилагане на принципа „замърсителят плаща“, следва да се гарантира, че при мрежи, обхванати от такса за инфраструктура, се прилага такса за външни разходи за тежките превозни средства и лекотоварните автомобили, извързващи превоз на товари.

Изменение 25

Предложение за директива Съображение 8 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(8б) За да се осигури подходящо повторно използване на приходите от таксите за външни разходи, би било целесъобразно тези приходи да бъдат реинвестирани в сектора на транспортната инфраструктура, за да се насърчават по-устойчиви видове транспорт с по-малко въздействие върху околната среда.

Изменение 27

Предложение за директива Съображение 9

Текст, предложен от Комисията

(9) Варирането на таксите за инфраструктура според класа на емисии EURO допринесе за използването на почисти превозни средства. При подновяването на автомобилния парк, обаче, варирането на таксите на тази основа по междуградската мрежа се очаква да **остарее морално** до края на 2020 г. и следва да бъде преустановено дотогава. От същия момент таксуването за външните разходи следва да се прилага по-систематично като целенасочен метод за възстановяване на външните разходи по отношение на случаите, в които това е от най-голямо значение.

Изменение

(9) Варирането на таксите за инфраструктура според класа на емисии EURO допринесе за използването на почисти превозни средства. При подновяването на автомобилния парк, обаче, варирането на таксите на тази основа по междуградската мрежа се очаква да **бъде по-малко ефективно** до края на 2020 г. и следва да бъде преустановено дотогава. От същия момент таксуването за външните разходи следва да се прилага по-систематично като целенасочен метод за възстановяване на външните разходи по отношение на случаите, в които това е от най-голямо значение.

Изменение 28

Предложение за директива Съображение 12

Текст, предложен от Комисията

(12) За да се насърчи използването на най-чистите и икономични превозни средства, държавите членки следва да прилагат значително намалени пътни такси и такси за използване спрямо тези превозни средства.

Изменение

(12) За да се насърчи използването на най-чистите и по-икономични превозни средства, държавите членки следва да прилагат значително намалени пътни такси и такси за използване спрямо тези превозни средства. **За да се улесни и ускори прилягането на такива схеми, намаленията трябва да се прилагат независимо от влизането в сила на Регламент (ЕС) .../... на Комисията за изпълнение на Регламент (ЕС) № 595/2009 по отношение на сертифицирането на емисиите на CO₂ и разхода на гориво от тежки превозни средства. Превозните средства с нулеви емисии не следва да подлежат на такса за външни**

разходи, свързана със замърсяването на въздуха.

Изменение 29

Предложение за директива Съображение 12 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(12а) Транзитният маршрут през Алпите представлява особена тежест за засегнатите региони от гледна точка на шума, замърсяването на въздуха и амортизацията на инфраструктурата, които допълнително се увеличават в резултат на конкуренцията със съседни коридори по отношение на разходите. Поради това на засегнатите региони и на държавите членки следва да се предостави голяма гъвкавост при възстановяването на външните разходи и при въвеждането на мерки за управление на трафика, включително с оглед на предотвратяването на нежелани последици от изместване и отклоняване на движението между коридорите.

Изменение 30

Предложение за директива Съображение 13

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(13) Задръстванията по пътищата, за които всички моторни превозни средства допринасят в различна степен, представляват разход в размер на около 1 % от БВП. Значителна част от този разход може да бъде отпадна на междуградските задръствания. Поради това следва да се позволи налагането на конкретна такса за задръствания, стига тя да се прилага спрямо всички категории превозни средства. За да бъде

(13) Задръстванията по пътищата, за които всички моторни превозни средства допринасят в различна степен, представляват разход в размер на около 1 % от БВП. Значителна част от този разход може да бъде отпадна на междуградските задръствания. Поради това следва да се позволи налагането на конкретна такса за задръствания, стига тя да се прилага спрямо всички категории превозни средства. За да бъде

ефективна **и** пропорционална, тази такса следва да се изчислява въз основа на пределния разход от задръстванията и да се диференцира според местоположение, време и категория на превозното средство. За да се увеличи максимално положително въздействие на таксите за задръствания, съответните приходи следва да се разпределят за проекти за преодоляване на причините за проблема.

ефективна, пропорционална и **недискриминационна**, тази такса следва да се изчислява въз основа на пределния разход от задръстванията и да се диференцира според местоположение, време и категория на превозното средство. **Също така следва да се намерят формули за балансиране и компенсиране, които да не дискриминират работниците, които живеят в предградията и които съответно ще поемат както разходите за таксите за ползване на инфраструктура, така и таксите за изминато разстояние.** За да се увеличи максимално положително въздействие на таксите за задръствания, съответните приходи следва да се разпределят за проекти за преодоляване на причините за проблема.

Изменение 31

Предложение за директива Съображение 13 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(13а) За да се даде възможност за опазване на автомобилното наследство на Съюза, държавите членки следва да създадат специална категория за превозни средства, които представляват исторически интерес, с цел да се адаптира размерът на различните такси, които се плащат по смисъла на настоящата директива.

Изменение 32

Предложение за директива Съображение 15 а (ново)

(15a) С оглед на големите външни разходи поради пътни произшествия, които възлизат на десетки милиарди евро годишно, на държавите членки следва да се предостави възможността, във връзка с разпоредбите относно средните социални разходи за произшествия, предизвикали смърт, и за тежки произшествия съгласно Директива № 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета^{1a}, за по-добра интернализация на разходите, които не се покриват от застрахователните договори. Част от тези разходи ще бъдат поети от съответната система за социална сигурност или от обществото като цяло, като например административните разходи за обществени услуги, някои разходи за медицински услуги, както и загубите на човешки капитал и разходите за физически и психически вреди.

^{1a} Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури (ОВ L 319, 29.11.2008 г., стр. 59).

Изменение 33

Предложение за директива Съображение 16

(16) Надценките, добавяни към таксата за инфраструктура, също могат да дадат полезен принос за решаването на проблемите, свързани със значителните

(16) Надценките, добавяни към таксата за инфраструктура, също могат да дадат полезен принос за решаването на проблемите, свързани със значителните

щети за околната среда или задръстванията, предизвиквани от използването на определени пътища, не само в планинските райони.

Настоящото ограничение на надценките за тези **райони** следва да **бъде премахнато**. За да се избегне двойното таксуване на ползвателите, надценките следва да бъдат **изключени** на онези участъци от пътищата, за които се прилага такса за задръствания.

щети за околната среда или задръстванията, предизвиквани от използването на определени пътища, не само в планинските райони. **Поради това надценките следва да бъдат улеснени чрез премахване на сегашните ограничения, които се прилагат за тези области, както и чрез разпределянето им за проекти в рамките на основната мрежа на трансевропейската транспортна мрежа**. За да се избегне двойното таксуване на ползвателите, надценките следва да бъдат **по-стриктно ограничени** на онези участъци от пътищата, за които се прилага такса за задръствания. **Максималното равнище следва също така да бъде адаптирано към различни обстоятелства.**

Изменение 34

Предложение за директива Съображение 17 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(17а) Както по отношение на леките превозни средства, важно е да се гарантира, че настоящата директива не затруднява свободното движение на гражданите. На държавите членки следва да се разреши да въвеждат отстъпки и намаления, когато ползвателите на пътищата са непропорционално засегнати от таксите поради географски или социални причини.

Изменение 35

Предложение за директива Съображение 18

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(18) За да се използват потенциалните полезни взаимодействия между съществуващите системи за събиране на

(18) За да се използват потенциалните полезни взаимодействия между съществуващите системи за събиране на

пътни такси и да се намалят оперативните разходи, Комисията следва да участва пълноценно в сътрудничеството сред държавите членки, които възнамеряват да въведат общи схеми за пътно таксуване.

пътни такси и да се намалят оперативните разходи, Комисията следва да участва пълноценно в сътрудничеството сред държавите членки, които възнамеряват да въведат общи **и оперативно съвместими** схеми за пътно таксуване.

Изменение 36

Предложение за директива Съображение 19

Текст, предложен от Комисията

(19) Пътните такси **могат да** мобилизират ресурси, **които да допринесат** за финансирането на поддръжката и развитието на висококачествена транспортна инфраструктура. Поради това е уместно държавите членки **да бъдат стимулирани** да използват приходите от пътните такси **за целта**, както и да докладват изчерпателно за използването на такива приходи. Това следва да помогне по-конкретно за установяването на евентуални пропуски във финансирането, както и да засили положителното приемане на пътните такси от обществеността.

Изменение

(19) Пътните такси мобилизират ресурси за финансирането **и кръстосаното финансиране на алтернативни проекти за транспортна инфраструктура, както и** поддръжката и развитието на висококачествена транспортна инфраструктура **и услуги**. Поради това е уместно държавите членки да използват приходите от пътните такси, както и да докладват изчерпателно за използването на такива приходи. **Следователно приходите от таксите за инфраструктура и таксите за външни разходи следва да се инвестират отново в транспортния сектор**. Това следва да помогне по-конкретно за установяването на евентуални пропуски във финансирането, както и да засили положителното приемане на пътните такси от обществеността.

Изменение 37

Предложение за директива Съображение 21

Текст, предложен от Комисията

(21) Необходимо е да се гарантира, че таксите за външни разходи продължават

Изменение

(21) Необходимо е да се гарантира, че таксите за външни разходи продължават

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

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

Изменение 38

Предложение за директива

Съображение 21 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(21а) Най-късно две години след влизането в сила на директивата Комисията представя общоприложима, прозрачна и ясна рамка за интернализация на разходи, свързани с околната среда, задръстванията и здравето, която да залегне в основата на бъдещите изчисления на таксите за инфраструктура. В тази връзка Комисията следва да може да предложи модел, който се придружава от анализ на въздействието върху интернализацията на външните разходи за всички видове транспорт. С оглед на пропорционалността при таксуването на външните разходи трябва да бъдат взети под внимание всички видове транспорт.

Изменение 39

**Предложение за директива
Съображение 21 б (ново)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(21б) С цел подобряване на прозрачността би било целесъобразно държавите членки да направят публично достояние за ползвателите на пътищата резултатите, постигнати чрез реинвестиране на таксите за инфраструктура, за външни разходи и за задръствания. Следователно следва да се оповестяват ползите, постигнати по отношение на подобряването на пътната безопасност, намаляването на въздействието върху околната среда и намаляване на задръстванията.

Изменение 40

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 1

Директива 1999/62/ЕО

Заглавие

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

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

Изменение 41

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 2

Директива 1999/62/ЕО

Член 2 – параграф 1 – точка 2 – буква а)

Текст, предложен от Комисията

а) нова инфраструктура или нови подобрения на инфраструктурата, включително значителни структурни ремонти;

Изменение

а) нова инфраструктура или нови подобрения на инфраструктурата, включително значителни структурни ремонти, или **алтернативна транспортна инфраструктура за преминаване към други видове транспорт**;

Изменение 42

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 2

Директива 1999/62/ЕО

Член 2 – параграф 1 – точка 6

Текст, предложен от Комисията

(6) „такса за изминато разстояние“

Изменение

(6) „такса за изминато разстояние“

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

означава определена сума въз основа на изминатото разстояние по дадена инфраструктура и на типа превозно средство, заплащането на която дава право на превозното средство да използва инфраструктурата; **тя включва една или повече от следните такси:** такса за **инфраструктура** или такса за външни разходи.

Изменение 43

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 2

Директива 1999/62/ЕО

Член 2 – параграф 1 – точка 11

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

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

Изменение 44

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 2

Директива 1999/62/ЕО

Член 2 – параграф 1 – точка 12

Текст, предложен от Комисията

(12) „разходи във връзка с шумовото замърсяване, причинено от трафика“ означава стойността на вредите, причинени от шума, генериран от

Изменение

(12) „разходи във връзка с шумовото замърсяване, причинено от трафика“ означава стойността на вредите **за здравето на човека и за околната**

превозните средства или причинен от тяхното взаимодействие с пътната настилка;

среда, причинени от шума, генериран от превозните средства или причинен от тяхното взаимодействие с пътната настилка;

Изменение 46

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 2

Директива 1999/62/ЕО

Член 2 – параграф 1 – точка 18 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(18а) „леко превозно средство“ означава лекотоварно превозно средство или лек автомобил;

Изменение 47

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 2

Директива 1999/62/ЕО

Член 2 – параграф 1 – точка 19

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(19) „леко превозно средство“ означава **лек автомобил, микробус** или **лекотоварен** автомобил;

(19) „леко превозно средство“ означава **микробус, лекотоварен автомобил** или **лекотоварен** автомобил, **предназначен за превоз на товари;**

Изменение 48

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 2

Директива 1999/62/ЕО

Член 2 – параграф 1 – точка 20 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(20a) „превозно средство, което представлява исторически интерес“ означава превозно средство, което представлява исторически интерес по смисъла на определението в член 3, параграф 7 от Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета*;

* Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО (ОВ L 127, 29.4.2014 г., стр. 51).

Изменение 49

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 2

Директива 1999/62/ЕО

Член 2 – параграф 1 – точка 22

Текст, предложен от Комисията

(22) „лекотоварен автомобил“ означава превозно средство, **предназначено за превоз на товари** с максимално допустима маса, не по-голяма от 3,5 тона;

Изменение

(22) „лекотоварен автомобил“ означава превозно средство, **различно от лек автомобил**, с максимално допустима маса, не по-голяма от 3,5 тона;

Изменение 50

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 2

Директива 1999/62/ЕО

Член 2 – параграф 1 – точка 22 а (нова)

(22а) „лекотоварен автомобил, предназначен за превоз на товари“ означава превозно средство, което се използва при упражняване на професията автомобилен превозвач съгласно определеното в Регламент (ЕО) 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета и с максимално допустима маса в натоварено състояние между 2,4 и 3,5 тона и височина повече от 2 метра.

*** Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач и за отмяна на Директива 96/26/ЕО на Съвета (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 51).**

Изменение 51

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 2

Директива 1999/62/ЕО

Член 2 – параграф 1 – точка 22 б (нова)

(22б) „режим на работа с нулеви емисии“ означава превозно средство, което функционира без емисии на отработили газове във всички участъци на съответната пътна мрежа по подлежащ на проверка начин;

Изменение 52

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 2

Директива 1999/62/ЕО

Член 2 – параграф 1 – точка 23 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(23а) „мотоциклет“ означава
двуколесно превозно средство със или
без кош и всяко триколесно и
четириколесно превозно средство от
категории L3e, L4e, L5e, L6e и L7e,
посочени в Регламент (ЕС)
№ 168/2013;

Изменение 53

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 2

Директива 1999/62/ЕО

Член 2 – параграф 1 – точка 27

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(27) „концесионен договор“ означава
обществена поръчка за строителни
работи съгласно определението по
член 1 от Директива 2014/24/ЕС на
Европейския парламент и на Съвета**;

(27) „Концесионен договор“ означава
концесия съгласно определението в
член **5, параграф 1** от Директива
2014/23/ЕС на Европейския парламент и
на Съвета**;

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

****Директива 2014/23/ЕС на**
Европейския парламент и на Съвета
от 26 февруари 2014 г. за възлагането
на договори за концесия (ОВ L 94,
28.3.2014 г., стр. 1).

Изменение 54

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 2

Директива 1999/62/ЕО

Член 2 – параграф 1 – точка 29

Текст, предложен от Комисията

(29) „значително изменен начин за таксуване“ означава начин за събиране на такси за изминато разстояние или такси за ползване, който е бил изменен така, че разходите или приходите са променени с поне **5%** в сравнение с предходната година след корекция за инфлация, измерена чрез промените в хармонизирания индекс на потребителските цени в ЕС, като се изключат енергетиката и непреработените храни, съгласно публикуваното от Комисията (Евростат).

Изменение

(29) „значително изменен начин за таксуване“ означава начин за събиране на такси за изминато разстояние или такси за ползване, който е бил изменен така, че разходите или приходите са променени с поне **15%** в сравнение с предходната година след корекция за инфлация, измерена чрез промените в хармонизирания индекс на потребителските цени в ЕС, като се изключат енергетиката и непреработените храни, съгласно публикуваното от Комисията (Евростат). **Измененията в концесионните договори, които отговарят на критериите, посочени в член 43, параграфи 1 и 2 от Директива 2014/23/ЕС, не се считат за съществени.**

Изменение 55

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 2

Директива 1999/62/ЕО

Член 2 – параграф 1 – точка 29 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(29а) „кръстосано финансиране“ означава финансиране на ефективни алтернативни проекти за пътни инфраструктури с приходи от пътни такси и такси за инфраструктура, налагани в рамките на съществуващи пътни инфраструктури;

Изменение 56

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 2

Директива 1999/62/ЕО

Член 2 – параграф 1 – точка 29 б (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(29б) „държави членки“ означава всички органи на държавите членки, т.е. централни правителствени органи, органи в рамките на федерална държава и други териториални органи, оправомощени да гарантират спазването на правото на Съюза.

Изменение 57

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 2

Директива 1999/62/ЕО

Член 2 – параграф 2 – буква б)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

б) инфраструктурните разходи или разходите за подобрения на инфраструктурата могат да включват всички специфични разходи за инфраструктура, **в това число настъпилите вследствие на нови нормативни изисквания**, проектирана да намали шума, **да въведе иновативни технологии** или да повиши пътната безопасност, и действителните плащания, направени от оператора на инфраструктурата, съответстващи на обективни екологични елементи като защита срещу замърсяване на почвата;

Изменение 58

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 2 а (нова)

Директива 1999/62/ЕО

Член 6 - параграф 2 - буква б а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(2а) В член 6, параграф 2 се добавя следната буква:

„ба) превозни средства, които представляват исторически интерес;“

Изменение 59

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 3

Директива 1999/62/ЕО

Член 7 – параграф 6

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

6. Без да се засягат разпоредбите на параграф 9, считано от **[датата на влизане в сила на настоящата директива]**, държавите членки няма да въвеждат такси за ползване за тежки превозни средства **и лекотоварни автомобили, предназначени за превоз на товари.** Таксите за ползване, въведени преди тази дата, могат да продължат да се прилагат до 31 декември **2022 г. и се заменят от такси за инфраструктура от 1 януари 2023 г. по пътната мрежа, обхваната от настоящата директива.**

Изменение 61

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 3

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

9. Считано от 1 януари 2020 г., таксите за изминато разстояние и таксите за ползване, прилагани за тежките превозни средства, се прилагат за всички тежки превозни средства **и за лекотоварните автомобили, предназначени за превоз на товари.**

Изменение 62

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 3

Директива 1999/62/ЕО

Член 7 – параграф 10

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

10. **До 31 декември 2022 г.** таксите за изминато разстояние и таксите за ползване за тежките превозни средства **и лекотоварните автомобили, предназначени за превоз на товари,** от една страна, и за леките превозни средства, **различни от лекотоварните автомобили, предназначени за превоз на товари,** от друга страна, **могат** да бъдат въведени или запазени независимо една от друга.

Изменение 63

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 4

Директива 1999/62/ЕО

Член 7а – параграф 3 – алинея 1

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

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

Изменение 64

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 4

Директива 1999/62/ЕО

Член 7а – параграф 4

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

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

Изменение 65

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 4

Директива 1999/62/ЕО

Член 7 а – параграф 4 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

4а. Пропорционалността на таксите за ползване може да отчита спецификата на транспортните операции, започващи в държава членка в периферните райони на Съюза.

Изменение 66

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 4 а (нова)

Директива 1999/62/ЕО

Член 7b – параграф 2 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4а) В член 7б се добавя следният параграф:

„2а Участъците от автомагистралата, за които се прилагат такса за инфраструктура, следва да имат необходимата инфраструктура, за да се гарантира пътната безопасност за всички ползватели, и могат да имат безопасни зони за паркиране при всякакви метеорологични условия в съответствие с Регламент (ЕС) .../... на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 по отношение на минималните изисквания за максималното дневно и седмично време на управление на превозното средство, минималните почивки по време на работа и периодите на дневна и седмична почивка, както и в съответствие Регламент (ЕС) 165/2014 по отношение на установяването на местоположението чрез тахографи

Изменение 67

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 5

Директива 1999/62/ЕО

Член 7в – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

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

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

Изменение

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

Таксите за външни разходи могат да бъдат въведени или запазени за участъци на пътната мрежа, на които не се прилагат такси за инфраструктура.

Таксата за външни разходи за замърсяването на въздуха или шумовото замърсяване, дължащи се на движението по пътищата, е променлива и се определя в съответствие с минималните изисквания и методите, посочени в приложение IIIа, и **в съответствие най-малко с минималните** стойности, предвидени в приложение IIIб.

Изменение 68

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 5

Директива 1999/62/ЕО

Член 7в – параграф 5

Текст, предложен от Комисията

5. Считано от 1 януари 2021 г., държавите членки, които събират такси за изминато разстояние, прилагат такса

Изменение

5. Считано от 1 януари 2021 г., държавите членки, които събират такси за изминато разстояние, прилагат такса

за външни разходи за *тежки превозни средства поне за тази част от мрежата, посочена в член 7, параграф 1, където екологичните щети, причинени от тежки превозни средства, са по-големи от средните екологични щети, причинени от тежки превозни средства, определени съгласно съответните изисквания за докладване, посочени в приложение IIIa.*“;

за външни разходи за *замърсяването на въздуха и шумовото замърсяване, дължащи се на движението по пътищата, за тежки превозни средства и за лекотоварни автомобили, предназначени за превоз на товари, за всички части от мрежата, посочена в член 7, параграф 1, на които се прилага такса за инфраструктура*“;

Изменение 69

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 5

Директива 1999/62/ЕО

Член 7в — параграф 5 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

5а. *От 1 януари 2026 г. такса за външни разходи, наложена за който и да било участък от пътната мрежа, посочена в член 7, параграф 1, се прилага без дискриминация спрямо всички категории превозни средства.*

Изменение 70

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 5

Директива 1999/62/ЕО

Член 7в – параграф 5 б (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

5б. *Държавите членки могат да прилагат дерогации, позволяващи адаптиране на размера на таксата за външни разходи по отношение на превозни средства, които представляват исторически интерес.*

Изменение 72

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 6

Директива 1999/62/ЕО

Член 7 га – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

3. Таксата за задръствания, наложена за който и да било участък от пътната мрежа, се прилага без дискриминация спрямо всички категории превозни средства в съответствие със стандартните коефициенти на еквивалентност, посочени в приложение V. **Държавите членки обаче могат да решат да освободят автобусите за насърчаване на колективния транспорт, социално-икономическото развитие и териториалното сближаване.**

Изменение 75

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 7

Директива 1999/62/ЕО

Член 7е– параграф 1 – буква а)

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

а) генерираният от надценката приход се инвестира във финансирането на изграждането на транспортна инфраструктура **или транспортни услуги, които се намират** в същия коридор, в който се намира участъкът от пътя, за който се прилага увеличението;

Изменение 76

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 7

Директива 1999/62/ЕО

Член 7е– параграф 1 – буква б)

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

б) надценката не надвишава 15% от среднопретеглената такса за инфраструктура, изчислена в съответствие с член 7б, параграф 1 и член 7д, **освен в планинските райони, където разходите за инфраструктура, както и климатичните и екологичните щети са по-високи**, като в този случай надценката не може да надвишава **50%**;

Изменение 77

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 7

Директива 1999/62/ЕО

Член 7е – параграф 1 – буква г)

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

г) описание на точното място, за което се отнася надценката, и доказателство за решението за финансиране на **транспортна инфраструктура или транспортни услуги**, посочени в буква а), се изпращат до Комисията преди прилагане на надценката;

Изменения 78 и 164

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 7

Директива 1999/62/ЕО

Член 7е — параграф 1 а

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

заличава се

Изменение 79

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 7

Директива 1999/62/ЕО

Член 7 е – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

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

параграф 2.

параграф 2. *Когато се прилага към системите за събиране на такси за изминато разстояние, посочени в член 7д, параграф 3, надценката не се счита за съществено изменение за целите на настоящата директива.*

Изменение 80

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 7

Директива 1999/62/ЕО

Член 7 е – параграф 4

Текст, предложен от Комисията

Изменение

4. Размерът на надценката се изважда от размера на таксата за външни разходи, изчислен в съответствие с член 7в, като се изключват превозните средства с класа на емисии EURO 0, I и II от 15 октомври 2011 г., III и IV от 1 януари 2015 г., V от 1 януари 2019 г. и VI от януари 2023 г. нататък. Всички тези приходи, генерирани от едновременно прилагане на надценката и на таксите за външни разходи, се инвестират за финансиране на изграждането на коридори от основната мрежа, посочени в част I от приложение I към Регламент (ЕС) № 1316/2013.

заличава се

Изменение 81

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 7

Директива 1999/62/ЕО

Член 7ж – параграф 1 – буква г)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

г) върховите периоди, когато се налагат по-високи такси за инфраструктура с цел намаляване на задръстванията, не надхвърлят пет часа на ден;

г) върховите периоди, когато се налагат по-високи такси за инфраструктура с цел намаляване на задръстванията, не надхвърлят пет часа на ден **или броя часове, в които процентното съотношение на задръстванията надвишава 100% от капацитета;**

Изменение 82

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 7

Директива 1999/62/ЕО

Член 7ж – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

3. Когато **при проверка** водач на превозно средство или ако е приложимо, превозвач, не **използва начините на плащане чрез електронни системи за пътно таксуване или не притежава валиден абонамент, или превозното му средство не е снабдено с бордовата апаратура, одобрена от оператора на таксите за изминато разстояние,** **необходима** за удостоверяване на класа на емисии за целите на параграф 2, държавата членка може да прилага такси за изминато разстояние до максималния размер.

Изменение 83

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 7

Директива 1999/62/ЕО

Член 7ж – параграф 4 – алинея 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

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

Изменение 84

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 7

Директива 1999/62/ЕО

Член 7ж – параграф 4 – алинея 2

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

В срок от една година от датата на влизане в сила на делегирания акт държавите членки променят таксата за инфраструктура, като вземат предвид референтните стойности на емисиите на CO₂ и съответната категоризация на превозните средства.

Изменение 85

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 7

Директива 1999/62/ЕО

Член 7ж — параграф 4 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

4а. *От... [датата на влизането в сила на настоящата директива] превозните средства с нулеви емисии се ползват от намаление на таксата за инфраструктура със 50% в сравнение с минималния размер. Режимът на работа с нулеви емисии следва да се ползва от същото намаление, при условие че този режим може да се докаже.*

Изменение 86

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 7

Директива 1999/62/ЕО

Член 7ж – параграф 4 б (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

4б. *Комисията изготвя доклад за оценка относно пазарния дял на превозните средства с нулеви емисии и режима на работа с нулеви емисии до ... пет години след влизането в сила на настоящата директива]. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 9д, ако е целесъобразно, за преизчисляване на отстъпката, приложима към превозните средства с нулеви емисии, в сравнение с най-ниския размер на таксата за инфраструктура.*

Изменение 87

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 8

Директива 1999/62/ЕО

Член 7 жа – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

(Не се отнася до българския текст.)

Изменение 88

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 8

Директива 1999/62/ЕО

Член 7ga – параграф 2 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2а. Държавите членки могат да вземат предвид подобряването на екологичните показатели на превозното средство във връзка с преминаването на това превозно средство към употреба на алтернативни горива. Постоянен абонамент или всеки друг механизъм, одобрен от оператора на системата за пътно таксуване, следва да позволява на ползвателите да се ползват от промяна на таксите за изминато разстояние като поощрение за подобрените екологични показатели на превозните средства след такова преминаване.

Изменение 89

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 8

Директива 1999/62/ЕО

Член 7 жа – параграф 3

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

3. Когато водач на превозно средство или, ако е приложимо, превозвач, **няма абонамент или друг механизъм, одобрен от оператор, или** не може да представи при проверка документите на превозното средство, необходими за удостоверяване на нивата на емисии (сертификат за съответствие) съгласно Регламент (ЕС) .../...***** на Комисията, държавата членка може да приложи такси за изминато разстояние или годишни такси за ползване до максималния размер. **Последващо предоставяне на съответните документи, доказващи нивата на емисии на превозното средство, води до възстановяване на всяка разлика между приложените такси за изминато разстояние или такси за ползване и подходящата такса за изминато разстояние или друга такса за съответното превозно средство.**

Изменение 90

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 8

Директива 1999/62/ЕО

Член 7жа – параграф 3а (нов)

3а. Държавите членки могат да приемат извънредни мерки за целите на таксуването на превозните средства, които представляват исторически интерес.

Изменение 91

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 8

Директива 1999/62/ЕО

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

4. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 9д за изменение на приложение VII с цел адаптирането на посочените в него условия към техническия прогрес **и отчитането на ролята на компонентите за подобряването както на пътната безопасност, така и на декарбонизацията на транспорта.**

Изменение 92

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 9 – буква а а (нова)

Директива 1999/62/ЕО

Член 7з – параграф 1 – буква а – тире 3 (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

аа) в член 7з, параграф 1, буква а) се добавя следното тире:

„– ясна информация относно оперативната съвместимост на бордовата апаратура, която се намира на борда на превозните средства за плащане на такси за ползване и такси за изминато разстояние; в тази информация се посочват причините, поради които друга бордова апаратура в употреба в други държави членки, не може да се прилага от потребителите за тези такси за изминат участък“.

Изменение 93

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 9 – буква а б (нова)

Директива 1999/62/ЕО

Член 7з – параграф 1 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

аб) вмъква се следният параграф:

„1а. Целта на договорната рамка, която урежда отношенията между възложителите и концесионерите, е да даде възможност концесионните договори да бъдат приведени в съответствие с промените в регулаторната рамка на Съюза или в националната регулаторна рамка във връзка със задълженията, определени в членове 7в, 7га, 7ж и 7жа от настоящата директива.“

Изменение 94

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 10 – буква -а (нова)

Директива 1999/62/ЕО

Член 7и — параграф 2 — уводна част

Текст в сила

Изменение

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

-а) в параграф 2 уводната част се заменя със следното:

2. *За тежките превозни средства и лекотоварните автомобили, предназначени за превоз на товари, държавите членки могат* да предоставят отстъпки или намаления за таксата за инфраструктура, при условие че:

Изменение 95

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 10 – буква а)

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

в) такива отстъпки или намаления не надхвърлят **20%** от таксата за инфраструктура, заплащана от еквивалентни превозни средства, които нямат право на отстъпка или намаление, **и от превозните средства, които извършват местен или обичаен превоз, или и двата вида превоз;**

Изменение 96

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 10 – буква а а (нова)

Директива 1999/62/ЕО

Член 7и – параграф 2 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

аа) вмъква се следният параграф:

2а. За леките превозни средства, по-специално за честите ползватели в районите с разпръснато население и в предградията, 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, достъпна е за ползвателите при едни и същи условия и не води до допълнителни разходи, които да се прехвърлят върху други ползватели под формата на повисоки такси за изминато разстояние;

б) такива отстъпки и намаления допринасят

і) за социалното сближаване; и/или

ii) за осигуряване на мобилността на периферните региони или на отдалечените зони, или и на двата вида;

Изменение 97

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 10 – буква а б (нова)

Директива 1999/62/ЕО

Член 7и – параграф 2б (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

аб) вмъква се следният параграф:

2б. Държавите членки или компетентните органи могат да въвеждат фиксирано по размер освобождаване на базата на изминати километри по определен участък от пътя, като се вземат под внимание моделите на мобилност и икономическият интерес на периферните региони, при условие че получената структура на таксите е пропорционална, разгласява се публично, достъпна е за ползвателите при едни и същи условия и не води до допълнителни разходи, които да се прехвърлят върху други ползватели под формата на повисоки такси за изминато разстояние;

Изменение 98

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 10 – буква б)

Директива 1999/62/ЕО

Член 7 и – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

Изменение

3. При условията, установени в член 7ж, параграф 1, буква б) и параграф 5,

3. При условията, установени в член 7ж, параграф 1, буква б) и параграф 5,

когато се отнася за специфични проекти от голямо европейско значение, посочени в приложение I към Регламент (ЕС) № 1315/2013, размерът на таксите за изминато разстояние може да подлежи на други форми на промяна с цел да се осигури търговската жизнеспособност на тези проекти, когато те са подложени на пряка конкуренция с други видове транспорт. Получената структура на таксите трябва да бъде **линейна, пропорционална, да бъде** публично разгласена и да бъде достъпна за всички ползватели при едни и същи условия, **и да не води до допълнителни разходи, които да се прехвърлят върху други ползватели под формата на по-високи такси за изминато разстояние.**“;

когато се отнася за специфични проекти от голямо европейско значение, посочени в приложение I към Регламент (ЕС) № 1315/2013, размерът на таксите за изминато разстояние може да подлежи на други форми на промяна с цел да се осигури търговската жизнеспособност на тези проекти, когато те са подложени на пряка конкуренция с други видове транспорт. Получената структура на таксите трябва да бъде публично разгласена и да бъде достъпна за всички ползватели при едни и същи условия.

Изменение 99

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 10 – буква б а (нова)

Директива 1999/62/ЕО

Член 7и – параграф 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ба) добавя се следният параграф:

„3а. В планинските и периферните райони държавите членки и компетентните органи могат да променят размерите на таксите за изминат участък за тежките превозни средства в зависимост от разстоянието, пропътувано от таксуваните превозни средства, за да се намали социално-икономическото въздействие, при условие че:

а) промяната в зависимост от изминатото разстояние отчита различните характеристики на превоза на късо и дълго разстояние, особено наличните опции за преминаване към други видове

транспорт;

б) промяната се прилага по недискриминационен начин;

в) техническото оборудване позволява засичането на входните и изходните точки на превозното средство през националните граници.“

Изменение 100

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 11 – буква а)

Директива 1999/62/ЕО

Член 7й – параграф 1 – второ изречение

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

За тази цел държавите членки си сътрудничат за установяване на методи, които позволяват на ползвателите на пътищата да плащат такси за изминато разстояние и такси за ползване 24 часа в денонощието, **или на границата, или във всеки друг търговски обект**, с **възможност за получаване на квитанция**, като се използват общоприетите начини на плащане, **включително електронни средства**, във и извън държавите членки, в които те се прилагат.“;

Изменение 101

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 11 – буква б)

Директива 1999/62/ЕО

Член 7 й – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

3. Ако дадена държава членка налага

Изменение

3. Ако дадена държава членка налага

на превозно средство такса за изминато разстояние, в предоставена на ползвателя на пътя, по възможност електронно, квитанция се означават общият размер на таксата за изминато разстояние, размерът на таксата за инфраструктура, размерът на таксата за външни разходи.;

на превозно средство такса за изминато разстояние, в предоставена на ползвателя на пътя, по възможност електронно, квитанция се означават, **по искане на ползвателя**, общият размер на таксата за изминато разстояние, размерът на таксата за инфраструктура, размерът на таксата за външни разходи.;

Изменение 102

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 12

Директива 1999/62/ЕО

Член 7к – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

Без да се засягат членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз, настоящата директива не оказва въздействие върху свободата на държавите членки, които въвеждат система за такси за изминато разстояние да предвидят подходящи компенсации, **при условие че не водят до никакво нарушение или отрицателно въздействие по отношение на превозвачите, извършващи местни и или обичайни превози, или и двата вида превоз.**

Изменение 103

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 13 а (нова)

Директива 1999/62/ЕО

Член 8 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(13а) Вмъква се следният член:

Член 8а

Мониторинг и докладване

1. **Всяка държава членка определя независим надзорен орган за налагане на такси за инфраструктура, който да следи за съответствието с настоящата директива.**
2. **Надзорният орган извършва икономически и финансови проверки на концесионните договори, по-специално с цел да гарантира спазването на член 7б.**
3. **Държавите членки информират Комисията за определянето на надзорния орган.**

Изменение 104

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 14 – буква -а (нова)

Директива 1999/62/ЕО

Член 9 – параграф 2 – уводна част

Текст в сила

2. **Държавите-членки определят предназначението на приходите, получени по силата на настоящата директива.** За да се осигури възможност за развитие на транспортната мрежа като цяло, приходите от такси за инфраструктура и от таксите за външни разходи, или финансовият еквивалент на тяхната стойност, се използват **в полза на транспортния сектор** и за оптимизиране на цялата транспортна система. По-специално приходите, получени от таксите за външни разходи, или финансовият еквивалент на тяхната стойност, **следва да** се изразходват за превръщането на транспорта в по-устойчив, включително за един или

Изменение

-а) в член 9, параграф 2 уводната част се заменя със следното:

“2. За да се осигури възможност за развитие на транспортната мрежа като цяло, приходите от такси за инфраструктура и от таксите за външни разходи, или финансовият еквивалент на тяхната стойност, се използват **за обслужване и поддръжка на пътните мрежи** и за оптимизиране на цялата транспортна система. По-специално приходите, получени от таксите за външни разходи, или финансовият еквивалент на тяхната стойност, се изразходват за превръщането на транспорта в по-устойчив, включително за един или повече от следните елементи:“

повече от следните елементи:

Изменение 105

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 14 – буква -а а (нова)

Директива 1999/62/ЕО

Член 9 – параграф 2 – буква б)

Текст в сила

б) намаляване на замърсяването от автомобилния транспорт **при източника**;

Изменение

аа) в параграф 2 буква б) се заменя със следното:

„б) намаляване на замърсяването *на въздуха* от автомобилния транспорт *и шумовото замърсяване*;“

Изменение 106

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 14 – буква -аб (нова)

Директива 1999/62/ЕО

Член 9 - параграф 2 - буква б а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(-аб) в параграф 2 се добавя следната буква:

„ба) финансиране на колективни и устойчиви видове транспорт;“

Изменение 107

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 14 – буква -а в (нова)

Директива 1999/62/ЕО

Член 9 – параграф 2 – буква д)

д) разработване на **алтернативна инфраструктура** за ползвателите на транспорта и/или увеличаване на съществуващия капацитет;

(-ав) в параграф 2, буква д) се заменя със следното:

„д) разработване на **инфраструктура за алтернативни горива в съответствие с Директива 2014/94/ЕС и на алтернативни услуги** за ползвателите на транспорта и/или увеличаване на съществуващия капацитет;“

Изменение 108

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 14 – буква -а г (нова)

Директива 1999/62/ЕО

Член 9 – параграф 2 – буква е

е) предоставяне на подкрепа за трансевропейската транспортна мрежа;

(-аг) в параграф 2 буква е) се заменя със следното:

„е) предоставяне на подкрепа за трансевропейската транспортна мрежа **и премахване на участъците с недостатъчен капацитет;**“

Изменение 109

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 14 – буква -а д (нова)

Директива 1999/62/ЕО

Член 9 – параграф 2 – буква з

з) подобряване на пътната безопасност; както **и**

(-ад) параграф 2, буква з) се заменя със следното:

„з) подобряване на пътната безопасност **и безопасна пътна инфраструктура;** както **и**“

Изменение 110

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 14 – буква -а е (нова)

Директива 1999/62/ЕО

Член 9 – параграф 2 – буква и

Текст, предложен от Комисията

i) осигуряване на сигурни **места** за паркиране.

Изменение

(-ае) в параграф 2 буква и) се заменя със следното:

„i) осигуряване на **безопасни и** сигурни **зони** за паркиране. "

Изменение 111

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 14 – буква б)

Директива 1999/62/ЕО

Член 9 – параграф 3 – уводна част

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

3. Приходите, генерирани от такси за задръствания, или паричната равностойност на тези приходи, се използват за решаване на проблема със задръстванията, **например** чрез:

Изменение 112

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 14 – буква б)

Директива 1999/62/ЕО

Член 9 – параграф 3 – буква б)

Текст, предложен от Комисията

б) елиминиране на участъците с

Изменение

б) елиминиране на участъците с

недостатъчен капацитет по
трансевропейската пътна мрежа;

недостатъчен капацитет **и липсващите
връзки по съответните мрежи
навсякъде, където се прилага
таксата, и** по трансевропейската пътна
мрежа;

Изменение 113

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 14 – буква б)

Директива 1999/62/ЕО

Член 9 – параграф 3 – буква в)

Текст, предложен от Комисията

в) разработване на алтернативна
инфраструктура за ползвателите на
транспорта.“;

Изменение

в) разработване на алтернативна
инфраструктура **и мултимодални
центрове** за ползвателите на
транспорта.“;

Изменение 114

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 14 – буква б а (нова)

Директива 1999/62/ЕО

Член 9 – параграф 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ба) вмъква се следният параграф:
**„3а. Приходите от таксите за
инфраструктура и от таксите за
външни разходи се използват на
територията на пътния участък,
където таксите са приложени.“**

Изменение 115

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 15

Директива 1999/62/ЕО

Член 9д – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 7ж, параграф 4, член 7жа, параграф 4 и член 9г, се предоставя на Комисията за **неопределен срок**, считано от **[датата]** на влизане в сила на настоящата директива].

Изменение

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 7ж, параграф 4, член 7жа, параграф 4 и член 9г се предоставя на Комисията за **срок от 5 години**, считано от ... **[дата]** на влизане в сила на настоящата директива]. **Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.**

Изменение 116

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 18

Директива 1999/62/ЕО

Член 11 – параграф -1 (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

-1. Държавите членки или компетентните органи представят информация по най-прозрачния и ясен начин относно употребата на генерираните приходи от участниците в движението по пътищата.

Изменение 117

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 18

Директива 1999/62/ЕО

Член 11 – параграф 2 – буква д а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

да) общия приход от надценките и върху кои участъци от пътя са налагани.

Изменение 118

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 18

Директива 1999/62/ЕО

Член 11 – параграф 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

3а. Държавите членки правят публично достояние резултатите от повторното инвестиране на таксите за инфраструктура и таксите за външни разходи, както и ползите по отношение на повишена пътна сигурност, намалено въздействие върху околната среда и намаляване на задръстванията по пътищата.

Изменение 119

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 18

Директива 1999/62/ЕО

Член 11 – параграф 5 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

5а. В рамките на пет години след

влизането в сила на настоящата директива Комисията представя доклад относно промените в пазарния дял на превозните средства с нулеви емисии и преразглежда съответно, ако е необходимо, намалението, прилагано към тези превозни средства.

Изменение 120

Предложение за директива

Приложение I – точка 1 – буква б – подточка i – тире 1

Директива 1999/62/ЕО

Приложение III – раздел 2 – точка 2.1 – тире 6

Текст, предложен от Комисията

Разходите се разпределят за **тежки** превозни средства по обективен и прозрачен начин, като се отчитат частта от трафика на **тежки** превозни средства по пътната мрежа и съответните разходи. Километрите, пропътувани от тежките превозни средства, за тази цел могат да се коригират с обективно аргументирани „коефициенти за еквивалентност“ като посочените в точка 4 (*).

Изменение

Разходите се разпределят за **всеки вид** превозни средства по обективен и прозрачен начин, като се отчитат частта от трафика на **всеки вид** превозни средства по пътната мрежа и съответните разходи. Километрите, пропътувани от тежките превозни средства, за тази цел могат да се коригират с обективно аргументирани „коефициенти за еквивалентност“ като посочените в точка 4 (*).

Изменение 121

Предложение за директива

Приложение I – точка 1 – буква б – подточка i – тире 2

Директива 1999/62/ЕО

Приложение III – раздел 2 – точка 2.2 – тире 2

Текст, предложен от Комисията

Тези разходи се разпределят между тежките превозни средства и **останалия трафик** на базата на действителни и

Изменение

— Тези разходи се разпределят между тежките превозни средства и **леките превозни средства** на базата на

прогнозни дялове на километрите на различните превозни средства и могат да бъдат коригирани с обективно аргументирани коефициенти за еквивалентност като посочените в точка 4. “;

действителни и прогнозни дялове на километрите на различните превозни средства и могат да бъдат коригирани с обективно аргументирани коефициенти за еквивалентност като посочените в точка 4. “;

Изменение 122

Предложение за директива Приложение I – параграф 1 – буква в)

Директива 1999/62/ЕО

Приложение IIIa – параграф 1 - алинея 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Когато държава членка възнамерява да наложи такса за външни разходи единствено за част или части от пътната мрежа, съставени от нейния дял от трансевропейската мрежа и нейните магистрали, частта или частите се избират след оценка, която установява, че:

заличава се

когато превозните средства използват пътищата, за които се прилага такса за външни разходи, това причинява вреди за околната среда, по-големи от средните, оценявани съгласно докладите за замърсяването на въздуха, националните инвентаризации на емисиите, обема на трафика или (когато става дума за шума) съгласно Директива 2002/49/ЕО, или

прилагането на такса за външни разходи за други части от пътната мрежа, съставени по гореописания начин, може да има неблагоприятни последствия за околната среда или за безопасността по пътищата или налагането и събирането на такса за външни разходи за тях би довело до прекомерни разходи.

Изменение 123

Предложение за директива Приложение I – параграф 1 – буква в)

Директива 1999/62/ЕО

Приложение IIIa – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Обхванати превозни средства, пътища и периоди

Когато държава членка възнамерява да прилага по-високи такси за външни разходи в сравнение с референтните стойности, определени в приложение IIIб, тя уведомява Комисията за класификацията на превозните средства, според която варира таксата за външни разходи. 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 автомагистрали)“) и пътищата, които подлежат на облагане с по-ниски такси за външни разходи (наричани по-нататък „междуградски пътища (включително автомагистрали)“).

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 във връзка с шума, за да се отчете по-голямото въздействие на шума като дразнител.

Класификацията на пътищата като крайградски пътища (включително автомагистрали) и междуградски пътища (включително автомагистрали) и определянето на периоди се основават на обективни критерии, свързани с равнището на излагане на пътищата и техните околности на замърсяване, като гъстотата на населението, средните

Изменение

2. Обхванати превозни средства, пътища и периоди

Класификацията на пътищата като крайградски пътища (включително автомагистрали) и междуградски пътища (включително автомагистрали) и определянето на периоди се основават на обективни критерии, свързани с равнището на излагане на пътищата и техните околности на замърсяване, като гъстотата на населението, средните

годишни стойности на замърсяването на въздуха (по-специално с PM10 и NO2) и броят на дните (за PM10) и часовете (NO2), в които се превишават граничните стойности, установени съгласно Директива 2008/50/ЕО. Използваните критерии се включват в уведомлението.

годишни стойности на замърсяването на въздуха (по-специално с PM10 и NO2) и броят на дните (за PM10) и часовете (NO2), в които се превишават граничните стойности, установени съгласно Директива 2008/50/ЕО. Използваните критерии се включват в уведомлението.

Изменение 124

Предложение за директива Приложение I – параграф 1 – буква в)

Директива 1999/62/ЕО

Приложение IIIa – таблица 3 (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Таблица 3: Минимални стойности на таксата за външни разходи за леки автомобили (евроцента/vkm)

Превозно средство	Двигател	Клас „ЕВРО“	Крайградски	Междуградски
Дизелови автомобили	<1,4l	Евро 2	1,9	0,9
		Евро 3	1,6	0,9
		Евро 4	1,3	0,7
		Евро 5	0,9	0,5
		Евро 6	0,6	0,3
	1,4 – 2,0 l	Евро 0	3,6	1,0
		Евро 1	1,9	0,9
		Евро 2	1,8	0,8
		Евро 3	1,7	0,9
		Евро 4	1,4	0,7
		Евро 5	0,9	0,5
		Евро 6	0,6	0,3
	>2,0l	Евро 0	3,9	1,3
		Евро 1	1,9	0,9

Бензинови автомобили	<1,4l	Евро 2	1,8	0,9
		Евро 3	1,7	0,9
		Евро 4	1,4	0,7
		Евро 5	0,9	0,5
		Евро 6	0,6	0,3
		Евро 0	3,7	2,4
		Евро 1	1,0	0,4
		Евро 2	0,7	0,3
		Евро 3	0,5	0,2
		Евро 4	0,5	0,2
		Евро 5	0,5	0,2
		Евро 6	0,5	0,2
	1,4 – 2,0 l	Евро 0	3,9	3,0
		Евро 1	1,1	0,4
		Евро 2	0,7	0,3
		Евро 3	0,5	0,2
		Евро 4	0,5	0,2
		Евро 5	0,4	0,2
		Евро 6	0,4	0,2
		Евро 0	4,0	3,0
		Евро 1	1,0	0,4
		Евро 2	0,5	0,3
		Евро 3	0,5	0,2
		Евро 4	0,5	0,2
	>2,0l	Евро 5	0,4	0,2
		Евро 6	0,4	0,2
		Евро 0	4,0	3,0
		Евро 1	1,0	0,4
		Евро 2	0,5	0,3
		Евро 3	0,5	0,2

Изменение 125

Предложение за директива Приложение I – параграф 1 – буква в)

Директива 1999/62/ЕО

Приложение IIIa – таблица 4 (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Таблица 4: минимални стойности на таксата за външни разходи за леки превозни средства (евроцентове/vkm)

Превозно средство	Клас „ЕВРО“	Крайградски	Междуградски
Бензинови леки търговски превозни средства	Евро 1	2,4	0,7
	Евро 2	1,9	0,4
	Евро 3	1,8	0,4
	Евро 4	1,7	0,3
	Евро 5	1,6	0,3
	Евро 6	1,6	0,3
Дизелови леки търговски превозни средства	Евро 1	4,0	1,7
	Евро 2	4,1	1,7
	Евро 3	3,5	1,3
	Евро 4	3,0	1,1
	Евро 5	2,2	0,8
	Евро 6	1,9	0,5

Изменение 126

Предложение за директива
Приложение 1 – параграф 1 – буква г)

Директива 1999/62/ЕО

Приложение IIIб – заглавие

Текст, предложен от Комисията

РЕФЕРЕНТНИ СТОЙНОСТИ НА ТАКСАТА ЗА ВЪНШНИ РАЗХОДИ

С настоящото приложение се определят **референтни** стойности за таксата за външни разходи, включително разходите за замърсяването на въздуха и

Изменение

МИНИМАЛНИ СТОЙНОСТИ НА ТАКСАТА ЗА ВЪНШНИ РАЗХОДИ

С настоящото приложение се определят **минимални** стойности за таксата за външни разходи, включително разходите за замърсяването на въздуха и

шума.

шума.

Изменение 127

Предложение за директива Приложение 1 – точка 1 – буква г)

Директива 1999/62/ЕО

Приложение IIIб – Таблица 1 – заглавие

Текст, предложен от Комисията

Таблица 1: **референтни** стойности на таксата за външни разходи за тежкотоварни превозни средства

Изменение

Таблица 1: **минимални** стойности на таксата за външни разходи за тежкотоварни превозни средства

Изменение 128

Предложение за директива Приложение 1 – точка 1 – буква г)

Директива 1999/62/ЕО

Приложение IIIб – таблица 2 – заглавие

Текст, предложен от Комисията

Таблица 2: **референтни** стойности на таксата за външни разходи за автобуси

Изменение

Таблица 2: **минимални** стойности на таксата за външни разходи за автобуси

Изменение 129

Предложение за директива Приложение 1 – точка 1 – буква г)

Директива 1999/62/ЕО

Приложение IIIб – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

Стойностите в таблици 1 и 2 могат да бъдат умножени по коефициент до **2** в планинските райони и около агломерации, доколкото това е оправдано от по-ниската разпръснатост, наклона на пътищата, височината или температурните инверсии.“;

Изменение

Стойностите в таблици 1 и 2 могат да бъдат умножени по **референтен** коефициент до **4** в планинските райони и около агломерации, доколкото това е оправдано от по-ниската разпръснатост, наклона на пътищата, височината или температурните инверсии. **Ако има научни доказателства за по-висок**

коэффициент в планинските райони или около агломерации, тази референтна стойност може да се увеличи въз основа на подробна обосновка;

Изменение 130

**Предложение за директива
Приложение I – точка 1 – буква д а) (нова)**

Директива 1999/62/ЕО

Приложение IV – параграф 4

Текст, предложен от Комисията

Изменение

да) В приложение IV се добавя следният параграф:

За всички моторни превозни средства с алтернативно гориво максималното разрешено тегло се увеличава с допълнително тегло, изисквано от използваната технология за алтернативно гориво, като максималното увеличение е един тон.

Изменение 131

**Предложение за директива
Приложение I – точка 2**

Директива 1999/62/ЕО

Приложение V – раздел 1 – буква в – таблица 2 – колона 1 – ред 4

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Автобуси	Автобуси
2,5	1,5