

Брюксел, 17 ноември 2021 г.
(OR. en)

14043/21

Междуетноститутуционално досие:
2017/0114(COD)

TRANS 687
FISC 194
ENV 902
CODEC 1491

ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор
Дата на получаване:	16 ноември 2021 г.
До:	Г-н Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
№ док. Ком.:	COM(2021) 693 final
Относно:	СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ съгласно член 294, параграф 6 от Договора за функционирането на Европейския съюз относно позицията на Съвета във връзка с приемането на ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за изменение на директиви 1999/62/ЕО, 1999/37/ЕО и (ЕС) 2019/520 относно заплащането на такси от превозни средства за използване на определени инфраструктури

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2021) 693 final.

Приложение: COM(2021) 693 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 16.11.2021 г.
COM(2021) 693 final

2017/0114 (COD)

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

**съгласно член 294, параграф 6 от Договора за функционирането на Европейския
съюз**

относно

**позицията на Съвета във връзка с приемането на ДИРЕКТИВА НА
ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за изменение на директиви
1999/62/ЕО, 1999/37/ЕО и (ЕС) 2019/520 относно заплащането на такси от превозни
средства за използване на определени инфраструктури**

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

съгласно член 294, параграф 6 от Договора за функционирането на Европейския съюз

относно

позицията на Съвета във връзка с приемането на ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за изменение на директиви 1999/62/ЕО, 1999/37/ЕО и (ЕС) 2019/520 относно заплащането на такси от превозни средства за използване на определени инфраструктури

1. КОНТЕКСТ

Дата на предаване на предложението на Европейския парламент и на Съвета (документ COM(2017) 275 final — 2017/0114 COD):	1 юни 2017 г.
Дата на становището на Европейския икономически и социален комитет:	18 октомври 2017 г.
Дата на становището на Комитета на регионите:	1 февруари 2018 г.
Дата на позицията на Европейския парламент на първо четене:	25 октомври 2018 г.
Дата на предаване на измененото предложение:	Не се прилага
Дата на приемане на позицията на Съвета:	9 ноември 2021 г.

2. ЦЕЛ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО НА КОМИСИЯТА

На 31 май 2017 г. Комисията представи предложение за преразглеждане на Директива 1999/62/ЕО („Евровинетка“) като част от първия пакет за мобилност („Европа в движение“). Настоящото изменение се отнася до свързаните с пътните такси аспекти на посочената директива.

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

- осигуряване на принос при прилагането на Парижкото споразумение и за постигането на целите на ЕС в областта на климата чрез намаляване на емисиите на CO₂ от автомобилния транспорт;
- намаляване на риска от дискриминация по отношение на инцидентни, предимно чуждестранни ползватели по-специално на леки автомобили; както и
- отстраняване на специфични недостатъци на съществуващото законодателство, т.е. по-добро изпълнение на неговите цели, по-специално чрез по-опростено

прилагане на таксуването за външни разходи, което понастоящем е свързано с тромав процес на обосновка и уведомяване, и въвеждане на нова възможност за таксуване за задръствания.

3. КОМЕНТАРИ ОТНОСНО ПОЗИЦИЯТА НА СЪВЕТА

3.1. Вид таксуване (тол такси (такси за изминато разстояние) и/или винетки)

а) Тежкотоварни превозни средства

Въпреки че Комисията предложи постепенно премахване на таксуването въз основа на времето (т.е. таксите за ползване, известни като винетки) след 6 години, съгласно позицията на Съвета

- винетките за тежкотоварните превозни средства ще бъдат постепенно премахнати по основната трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T) в рамките на 8 години,
- с до две допълнителни години за общите системи на таксите за ползване (т.е. Договора за евровинетката¹),
- освен в надлежно обосновани случаи (свързани с разходите/ползите, с трафика/гъстотата на населението или с риска от отклоняване на трафика).

Освен това възможността за прилагане на „комбинирана система за таксуване“ би позволила на държавите членки, които вече имат тол такси за изминато разстояние, да въвеждат винетки, т.е. да налагат при определени условия такси за ползване по отношение на категории пътища или превозни средства, които понастоящем не се таксуват.

Комисията би предпочела винетките постепенно да бъдат премахнати по цялата трансевропейска транспортна мрежа за всички тежкотоварни превозни средства. Също така приложното поле на комбинираната система за таксуване би могло да бъде отразено по-точно в съответната правна разпоредба. Същевременно тази разпоредба трябва да се тълкува в контекста на директивата и нейните съображения, като прилагането ѝ е ограничено от вече съществуващите понастоящем системи за събиране на тол такси. С оглед на относително ограниченото въздействие върху инфраструктурата и външните разходи на по-малките тежкотоварни превозни средства (на които понастоящем не се налагат тол такси в няколко държави членки) и с оглед на наличните гаранции (т.е. предварително уведомяване на Комисията) в случай на обосновани изключения и въвеждането на комбинирани системи за таксуване, Комисията може да приеме този компромис.

б) Леки превозни средства

Комисията също така предложи постепенно премахване на винетките за леките превозни средства. Съзакондателите обаче изразяват съгласие относно възможността държавите членки да поддържат и въвеждат винетки за тези превозни средства (частни автомобили, леки търговски превозни средства и минибуси).

¹ Дания, Люксембург, Швеция и Нидерландия все още прилагат тази обща система на такси за ползване за тежкотоварни превозни средства: <https://www.eurovignettes.eu/>.

Що се отнася до пропорционалността на цените на винетките, Комисията предложи малко по-ниски граници за краткосрочните винетки от предвидените в позицията на Съвета. Същевременно в позицията на Съвета сега от държавите членки се изисква да предоставят **дневни винетки**, които представляват значителна стъпка към по-пропорционално ценообразуване за леките превозни средства. Освен това са включени клаузи за преразглеждане на правилата, приложими за леките превозни средства като цяло, и по-специално относно третирането на леките търговски превозни средства (ЛТПС), както това бе поискано от Европейския парламент.

По-пропорционалното ценообразуване е в съответствие с предложението на Комисията.

3.2. Вариране на таксите въз основа на екологичните параметри

а) Тежкотоварни превозни средства

Комисията предложи варирането въз основа на класа на емисии EURO да се замени със **задължително вариране въз основа на емисиите на CO₂** от тежкотоварните превозни средства (като спрямо замърсителите на въздуха ще бъдат предприети мерки чрез таксуване за външни разходи, вж. раздел 3.3). Поради липсата на базов критерий към момента на изготвяне на предложението Комисията предложи подробностите да бъдат изготвени с делегирани актове.

В своята позиция на първо четене Европейският парламент до голяма степен се съобрази с предложението и направи само ограничени изменения, свързани с третирането на операциите с нулеви емисии, които са в съответствие с позицията на Съвета. Съветът изготви подробна информация относно варирането въз основа на емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства на базата на приетите през 2019 г.² стандарти относно CO₂. Успоредно с това Съветът разшири обхвата на задължението за вариране на таксите и по отношение на винетките (таксите за ползване).

С оглед на неотдавнашното предложение за система за търговия с емисии за автомобилния транспорт³ позицията на Съвета включва клауза за преразглеждане/оценка с цел разглеждане на всеки действителен и предполагаем риск от дублиране при ценообразуването на въглеродните емисии.

Комисията подкрепя методиката за вариране на таксите въз основа на емисиите на CO₂, изложена в текста на Съвета, заедно с клауза за преразглеждане.

б) Леки превозни средства

Комисията предложи вариране на пътните такси и за леките превозни средства въз основа на техните екологични параметри, т.е. като се вземат предвид както емисиите на CO₂, така и емисиите на замърсители. Съзаконотателите са съгласни, че варирането на таксите за леките пътнически автомобили не следва да бъде задължително.

Съгласно позицията на Съвета от държавите членки ще се изисква, когато това е технически осъществимо, да вариат размера на тол таксите и годишната такса за ползване за фургони (подгрупа от леките търговски превозни средства) и микробуси в зависимост от екологичните параметри на превозното средство, считано от 2026 г. Схемата, предвидена в член 7жб и приложение VII, въз основа на най-новите стандарти за емисии, ще бъде примерна. Държавите членки, които изберат да прилагат различна схема (например по отношение на критериите за класовете емисии, степента на вариране или евентуалното включване на други критерии), ще трябва да обосноват своя избор и да уведомят Комисията. Държавите членки обаче могат да изберат да прилагат намаления само за превозните средства с нулеви емисии, без да прилагат вариране на таксите за другите превозни средства и без да уведомяват Комисията.

² Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства и за изменение на регламенти (ЕО) № 595/2009 и (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета и на Директива 96/53/ЕО на Съвета (ОВ L 198, 25.7.2019 г., стр. 202—240).

³ Предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2003/87/ЕО, Решение (ЕС) 2015/1814 и Регламент (ЕС) 2015/757 [COM(2021) 551 final].

Въпреки че Комисията би предпочела подобно правило за всички леки търговски превозни средства, тя може да подкрепи компромиса, тъй като принципът на вариране на таксите, отразяващ разходите за използване на пътищата, е в съответствие с предложението на Комисията.

3.3. Таксуване за външни разходи

Комисията предложи да се опрости таксуването за външни разходи (с пряко използваеми референтни стойности) и то да стане задължително за тежкотоварните превозни средства поне за онези части от мрежата, в които външните разходи, свързани със замърсяването на въздуха и/или шума, са по-високи от средните. С окончателната си позиция Съветът разшири обхвата на това задължение, като го направи приложимо за цялата мрежа, за която се събира тол такса, най-късно четири години след влизането в сила на директивата за изменение.

Държавите членки ще трябва да прилагат таксуването за външните разходи във връзка със замърсяването като правило, освен в специфични надлежно обосновани случаи, което представлява положително повишаване на амбицията в сравнение с предложението на Комисията.

Съветът добави възможността за налагане на такси и за разходите за емисии на CO₂ като алтернатива на (или която ще се използва в комбинация с) варирането на таксата за инфраструктура за тежкотоварните превозни средства въз основа на емисиите на CO₂ (вж. раздел 3.2). Въпреки че това представлява още едно ясно повишаване на амбицията, то ще доведе до дублиране при ценообразуването на въглеродните емисии, когато приложимият национален данък върху горивата вече включва компонент CO₂ и ако горивата за пътен транспорт са включени в търговията с емисии, както бе предложено от Комисията през юли. Както е посочено в раздел 3.2, клаузите за преразглеждане следва да предоставят гаранции за свеждане до минимум на този риск. Една такава клауза за преразглеждане задължава Комисията да коригира сумите, налагани поради емисиите на CO₂, като вземе предвид действителната цена на въглеродните емисии, приложима за горивата за пътен транспорт в ЕС. Комисията счита, че гаранциите са достатъчни и подкрепя възможността за таксуване, отразяващо разходите за емисии на CO₂, доколкото това не е напълно обхванато от по-подходящ инструмент, като например търговията с емисии или данъчното облагане на горивата.

3.4. Таксуване за задръствания

Позицията на Съвета относно възможността за таксуване за задръствания до голяма степен съответства на предложението на Комисията: държавите членки могат да въвеждат такса за задръствания за всеки участък от своята пътна мрежа, в който се получават задръствания, като таксата се прилага по недискриминационен начин за всички категории превозни средства. Съветът замени максималните облагаеми с такси разходи с референтни стойности, които могат да бъдат надвишени при определени условия, при условие че Комисията бъде уведомена за това. Той добави и едно изключение в съответствие с позицията на Европейския парламент, т.е. че държавите членки могат да освободят частично или изцяло микробусите и автобусите. Комисията може да подкрепи тези промени.

3.5. Надценка

Както бе предложено от Комисията, надценки биха могли да се прилагат във всяка чувствителна област (не само в планинските райони), а приходите, генерирани от надценката, трябва да бъдат инвестирани във финансиране на развитието на транспортните услуги или в изграждането или поддръжката на транспортната инфраструктура на основната трансевропейска мрежа.

Съгласно позицията на Съвета надценката може да надхвърля настоящия максимум от 25 %, но само ако всички участващи държави членки са съгласни, като в този случай тя може да достигне до 50 %. Това също не е в противоречие с предложението на Комисията.

3.6. Използване на приходите и докладване

Както бе предложено от Комисията, в позицията на Съвета се изисква, в допълнение към заделянето на приходите от надценките, държавите членки да използват финансови ресурси, които най-малко са равни на приходите от всяка незадължителна такса за задръствания, за намаляване на проблема със задръстванията или в полза на устойчивия транспорт.

Що се отнася до докладването, Съветът не успя да постигне съгласие по предложеното от Комисията изискване за оценка на качеството на пътната мрежа, за която се събира тол такса. По отношение на другите аспекти позициите на Съвета и на Европейския парламент са добре съгласувани, като обхващат различните такси, варирането по категории превозни средства, както и събираните приходи, тяхното използване и изменението на екологичните параметри на превозните средства, използващи пътищата, за които се събира тол такса.

Комисията подкрепя тези подобрения.

3.7. Освобождавания

Съветът желае да запази възможността за освобождаване на съществуващите концесионни договори от задължението за вариране на таксите или за прилагане на таксуване за външни разходи, което Комисията може да приеме. Освобождаването няма да се прилага за новите, подновените или съществено изменените концесии. За тази цел въз основа на предложението на Комисията бе изготвено определението за съществено изменена система за събиране на тол такси.

Възможността за освобождаване на превозни средства под 12 тона ще бъде премахната, както бе предложено от Комисията, най-късно след 5 години.

С позицията на Съвета се позволява освобождаване на

- превозни средства под 7,5 тона, използвани за целите на занаятчийски предприятия,
- превозни средства, използвани от хора с увреждания,
- превозни средства с историческа стойност.

Въпреки че политиката на Комисията е да ограничи броя на освобождаванията, тези които се запазват, е малко вероятно да предизвикат значителни нарушения и няма да

имат значимо въздействие върху екологичните цели на предложението. Причината за това е, че те се отнасят само до относително малък сегмент от товарните превозни средства под 7,5 тона, използвани за целите на занаятчийски предприятия, превозните средства с историческа стойност и превозните средства, използвани от хора с увреждания, като всички те се движат на пренебрежимо малки разстояния в сравнение с другите превозни средства, особено по пътищата, за които се събира тол такса. Поради това Комисията може да приеме тези освобождавания.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Въпреки известно намаляване на равнището на амбиция във връзка с някои аспекти (постепенно премахване на таксите въз основа на времето, вариране на таксите за леки превозни средства, наличие на изключения), с позицията на Съвета се засилва амбицията по редица други също толкова важни въпроси. Те са:

- въвеждане на по-строги разпоредби относно обвързаното с емисиите на CO₂ таксуване, по-специално чрез разширяване на обхвата му до всички останали винетни системи,
- задължително таксуване за външни разходи за замърсяване по цялата мрежа, за която се събира тол такса,
- възможност за таксуване за външни разходи, свързани с емисиите на CO₂,
- по-гъвкаво прилагане на таксуването за задръствания и надценките,
- дневни винетки за инцидентни ползватели на леки превозни средства.

Сама по себе си позицията на Съвета представлява значителен напредък към по-справедливо и по-ефективно ценообразуване на пътните такси и следователно към прилагането на принципите „замърсителят плаща“ и „потребителят плаща“. Настоящото изменение на директивата за евровинетката е ключов елемент от Европейския зелен пакт и Комисията изразява своята подкрепа за него.