



14383/19

TRANS 545

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Съвета
№ предх. док.:	ST 14059/19
№ док. Ком.:	ST 9672/17 + ADD 1
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
	– Общ подход

1. На 1 юни 2017 г. Комисията представи посоченото по-горе предложение на Европейския парламент и на Съвета като част от първия пакет за мобилността.
2. Комисията представи своето предложение за решаване на проблемите, свързани с емисиите на парникови газове, финансирането на пътната инфраструктура и задръстванията. С предложението се изменя директивата относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури (Директива 1999/62/ЕО).

II. РАБОТА В ДРУГИТЕ ИНСТИТУЦИИ

3. Европейският парламент определи Комисията по транспорт и туризъм (TRAN) за водеща комисия по това предложение, а за докладчик по време на 8-ия парламентарен мандат — г-жа Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy (SD — Франция).
4. На 25 октомври 2018 г. Парламентът прие своята позиция на първо четене.
5. Г-н Giuseppe Ferrandino (SD — Италия) беше определен за докладчик по време на 9-ия парламентарен мандат.
6. Европейският икономически и социален комитет прие становището си по предложението на 18 октомври 2017 г. по време на 529-ата си пленарна сесия. Европейският комитет на регионите прие становището си на 1 февруари 2018 г. по време на 127-ата си пленарна сесия.

III. РАБОТА В РАМКИТЕ НА СЪВЕТА

7. Работна група „Сухопътен транспорт“ започна работата си на 1 юни 2017 г. с общо представяне на предложението. На 21 юни 2017 г. беше направен анализ на оценката на въздействието.
8. Съветът по Транспорт, телекомуникации и енергетика (Транспорт) проведе ориентационен дебат по предложението на 5 декември 2017 г. (док. 14426/17), а на 6 юни 2019 г. беше представен доклад за напредъка (док. 9331/19).

IV. НЕРЕШЕНИ ВЪПРОСИ

9. Председателството счита, че предложението е от основно значение за намаляване на въглеродните емисии от транспортния сектор и че може да окаже значително влияние като мярка за подкрепа на държавите членки с цел намаляване на емисиите от сектора на автомобилния транспорт. Разпоредбите на новия член 7ж-а са от основно значение за постигането на този резултат, тъй като във въпросния член се предвижда нов задължителен инструмент в целия ЕС за промените в таксите за инфраструктура и таксите за ползване за тежките превозни средства въз основа на емисиите на CO₂. Необходимата гъвкавост за държавите членки се взема под внимание в други членове, което позволява изпълнението на директивата по най-ефективен начин, като същевременно се гарантира необходимото равнище на хармонизация на правилата.

10. Съображенията не са анализирани систематично и тази работа следва да бъде извършена в работна група „Сухопътен транспорт“, след като бъде договорен общият подход.

V. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

11. На 20 ноември 2019 г. Комитетът на постоянните представители анализира компромисния текст и реши да го представи — във вида в приложението към настоящия доклад — за общ подход на заседанието на Съвета по транспорт, телекомуникации и енергетика (Транспорт) на 2 декември 2019 г.
12. Съветът се приканва да постигне съгласие по този подход. Освен това Съветът се приканва да поиска от работна група „Сухопътен транспорт“ да приключи работата, като приведе съображенията, които не са включени в общия подход, в съответствие с членовете и приложенията към договорения текст.
-

Предложение за
ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА
за изменение на Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от тежкотоварни
автомобили за използване на определени инфраструктури
(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,
като взеха предвид Договора за функциониране на Европейския съюз, и по-специално член 91, параграф 1 от него,
като взеха предвид предложението на Европейската комисия,
след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,
като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹,
като взеха предвид становището на Комитета на регионите²,
в съответствие с обикновената законодателна процедура,
като имат предвид, че:

[съображенията не са възпроизведени]

¹ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

² ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

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

(1) заглавието се заменя със следното:

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

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

„Член 1

1. Настоящата директива се прилага по отношение на:

- а) данъците за тежкотоварните автомобили,
- б) тол таксите и таксите за ползване, налагани на превозните средства.

2. Настоящата директива не се прилага за превозни средства, [...] **използвани** изключително в неевропейските територии на държавите членки.

3. Настоящата директива не се прилага за **тежките** превозни средства, регистрирани на Канарските острови, в Сеута и Мелиля, на Азорските острови и Мадейра, които извършват превози изключително на тези територии или между тези територии и съответно континенталните територии на Испания и Португалия.

4. Държавите членки могат да изберат да не прилагат член 7в, параграф 5, член 7ж, параграфи 1 и 2 и член 7ж-а по отношение на тол таксите и таксите за ползване за пътни инфраструктури, обхванати от концесионни договори, до подновяването или същественото изменение на договора, и когато:
- а) договорът е бил подписан преди *[ОВ: да се добави датата на влизане в сила на директивата за изменение]*; или
 - б) офертите или отговорите на покани за провеждане на преговори съгласно договорената процедура в рамките на процес за възлагане на обществена поръчка са били получени преди *[ОВ: да се добави датата на влизане в сила на директивата за изменение]*.
5. Параграф 4 се прилага и за дългосрочни договори, сключени между публичен и непубличен субект, подписани преди *[ОВ: да се добави датата на влизане в сила на директивата за изменение]* за извършване на работи и/или управление на услуги, различни от извършването на работи, които не обхващат прехвърлянето на риска, свързан с търсенето.

Член 2

За целите на настоящата директива:

- (1) „трансевропейска пътна мрежа“ означава пътната транспортна инфраструктура, посочена в раздел 3 на глава II от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета³, както е илюстрирано с картите в приложение I към същия регламент;
- (2) „разходи за строителство“ означава разходите, свързани със строителството, включително разходите за финансиране, където е подходящо, на един от следните елементи:
 - а) нова инфраструктура или нови подобрения на инфраструктурата, включително значителни структурни ремонти, или

³ Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (ОВ L, 348, 20.12.2013 г, стр. 1).

- б) инфраструктура или подобрения на инфраструктурата, включително значителни структурни ремонти, извършени не повече от 30 години преди 10 юни 2008 г., където към 10 юни 2008 г. вече са били налице начини за таксуване, или извършени преди не повече от 30 години преди установяването на нови начини за таксуване, въведени след 10 юни 2008 г.;
- в) инфраструктура или подобрения на инфраструктурата, завършени **повече от 30 години** преди 10 юни 2008 г., при които:
 - i) държава членка е установила система за събиране на тол такси, която предоставя възстановяване на тези разходи чрез договор с оператор на системата или чрез други законови действия с еквивалентен ефект, влезли в сила преди 10 юни 2008 г.; или
 - ii) държава членка може да докаже, че решението за изграждането на въпросната инфраструктура е зависело от това дали планираният ѝ експлоатационен период е повече от 30 години;
- (3) „финансови разходи“ означава лихви по заеми и възстановяване на финансиране със собствен капитал от акционерите;
- (4) „значителни структурни ремонти“ означава структурни ремонти с изключение на ремонтите, които повече не допринасят полза за ползвателите на пътя, особено когато ремонтната дейност е заменена с препокриване на пътя или с друга строителна работа;
- (5) „автомагистрала“ означава път, специално проектиран и построен за автомобилно движение, който не обслужва имоти, граничещи с него, и който отговаря на следните критерии:
 - а) снабден е, с изключение на специални места или временно, с отделни пътни платна за двете посоки на движение, отделени едно от друго или чрез разделителна ивица, която не е предназначена за движение, или по изключение чрез други средства;
 - б) не се пресича на едно ниво нито с друг път, нито с железопътна или трамвайна линия, нито с пътека за велосипедисти или пешеходна пътека;
 - в) обозначен е специално като автомагистрала;

- (6) „тол такса“ означава определена сума въз основа на изминатото разстояние по дадена инфраструктура и в зависимост от типа превозно средство, заплащането на която дава право на превозното средство да използва инфраструктурата и която се състои от **една или повече от следните такси**:
- такса за инфраструктура;
 - такса за задръствания;
 - такса за външни разходи;
- (7) „такса за инфраструктура“ означава такса, налагана с цел да се възстановят разходите, направени в дадена държава членка за изграждане, поддържане, експлоатация и развитие на инфраструктурата;
- (8) „такса за външни разходи“ означава такса, налагана с цел да се възстановят разходите, [...] свързани със замърсяването на въздуха, причинено от трафика, [...] шумовото замърсяване, причинено от трафика, **и/или емисиите на CO₂, дължащи се на трафика** [...];
- (8а) „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;
- (8б) „разходи във връзка с шумовото замърсяване, причинено от трафика“ означава стойността на вредите, причинени от шума, генериран от превозните средства или причинен от тяхното взаимодействие с пътната настилка;
- (8в) „разходи във връзка с емисиите на CO₂, дължащи се на трафика“ означава **стойността на вредите, причинени от изпускането на въглероден диоксид при експлоатацията на превозното средство**;
- (9) „задръстване“ означава ситуация, при която обемът на трафика достига или надхвърля пропускателната способност на пътя;
- (10) „такса за задръствания“ означава такса, налагана на превозните средства с цел възстановяване на разходите, породени от задръстванията в дадена държава членка [...];

- (11) [...]
- (12) [...]
- (13) „среднопретеглена такса за инфраструктура“ означава общият приход от таксата за инфраструктура за даден период, разделен на пробег в километри, пропътуван от тежките превозни средства по пътните участъци, за които се плаща таксата през същия период;
- (14) „такса за ползване“ означава определена сума, чието заплащане дава право на превозното средство да използва за определен период инфраструктурата, посочена в член 7, параграфи 1 и 2;
- (15) „превозно средство“ означава [...] **моторно превозно средство или съчленена комбинация от превозни средства, предназначена или използвана за автомобилен превоз на пътници или товари;**
- (16) „тежко превозно средство“ означава [...] **моторно превозно средство с максимална допустима маса, надвишаваща 3,5 тона;**
- (17) „тежкотоварен автомобил“ означава превозно средство, предназначено за превоз на товари и имащо максимално допустима маса, надвишаваща 3,5 тона;
- (18) „автобус“ означава превозно средство, предназначено за превоз на повече от 8 пътници освен водача и с максимално допустима маса, надвишаваща 3,5 тона;
- (19) „леко превозно средство“ означава [...] **превозно средство с максимална допустима маса, ненадвишаваща 3,5 тона;**

- (20) „лек автомобил“ означава превозно средство [...], **което включва не повече от осем места за сядане освен мястото за сядане на водача и чиято максимална допустима маса не надвишава 3,5 тона, или което е моторна каравана;**
- (21) „микробус“ означава превозно средство, предназначено за превоз на повече от осем пътници освен водача и с максимална допустима маса, не по-голяма от 3,5 тона;
- (21a) „моторна каравана“ означава превозно средство с място за живеене, **включващо оборудване като: седалки и маса, места за спане, които могат да се преобразуват от седалките, съоръжения за готвене и съхранение, и което е с максимално допустима маса, ненадвишаваща 3,5 тона;**
- (22) „[...] леко търговско превозно средство“ означава превозно средство, предназначено за превоз на товари и с максимално допустима маса, ненадвишаваща 3,5 тона;
- (23) [...]
- (23) „превозно средство с нулеви емисии“ означава:
- и) **лек автомобил или леко търговско превозно средство без двигател с вътрешно горене; или**
 - ii) **тежко превозно средство съгласно определението в член 3, точка 11 от Регламент (ЕС) № 2019/1242⁴;**
- (24) „превозвач“ означава всяко предприятие, което осъществява пътен превоз на пътници или стоки;

⁴ Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 година 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).

- (25) „превозно средство от тип „EURO 0“, „EURO I“, „EURO II“, „EURO III“, „EURO IV“, „EURO V“, „EEV“, „EURO VI“ означава тежко превозно средство, чиито емисии са в границите за емисиите, посочени в приложение 0;
- (26) „тип **тежко** превозно средство“ означава категорията, в която се класифицира тежкото превозно средство в зависимост от броя на осите, размерите или теглото му, или като се вземат предвид други показатели за класифициране, отразяващи щетите върху пътя, като например класификационната система за щети върху пътя, дадена в приложение IV, при условие че използваната класификационна система се базира на характеристиките на превозното средство, които са отразени в документацията на това средство, използвана във всички държави членки, или тези характеристики са видими;
- (26a) „подгрупа превозни средства“ означава група превозни средства съгласно **определението в член 3, точка 8 от Регламент (ЕС) 2019/1242;**
- (27) „концесионен договор“ означава [...] **концесия за строителство или услуги** съгласно определението в член [...] **5, точка 1** от Директива 2014/[...]23/ЕС на Европейския парламент и на Съвета⁵;
- (28) „концесионна тол такса“ означава такса, наложена от концесионер в съответствие с концесионен договор;
- (29) „значително изменен начин за таксуване“ означава начин за таксуване, **при който изменението на ставките се очаква да увеличи приходите с 10 % в сравнение с предходната счетоводна година, като се изключи ефектът от увеличаването на трафика и след корекция за инфлацията, измерена с промените в хармонизирания индекс на потребителските цени в ЕС, и като се изключат енергията и непреработените храни, съгласно публикацията на Комисията (Евростат).**

[...]

⁵ Директива 2014/[...]23/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 година за [...] **възлагане на договори за концесия** (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. [...] 1.)“;

- (30) **„първа референтна стойност“ означава за всяка подгрупа превозни средства стойността на емисиите на CO₂, съответстваща на най-ниския 10-и перцентил от данните от мониторинга, посочени в член 7ж-а, като при изчисляването на тази стойност се изключат превозните средства с нулеви емисии;**
- (31) **„втора референтна стойност“ означава за всяка подгрупа превозни средства стойността на емисиите на CO₂, съответстваща на най-ниския 20-и перцентил от данните от мониторинга, посочени в член 7ж-а, като при изчисляването на тази стойност се изключат превозните средства с нулеви емисии;**

За целите на точка 2:

- а) във всеки случай пропорцията на разходите за строителство, които трябва да бъдат взети предвид, не надвишава пропорцията на актуалния планиран експлоатационен период на инфраструктурните компоненти, които все още ще се използват към 10 юни 2008 г. или към датата, когато се въвеждат новите начини за таксуване, ако тя е по-късно;
- б) инфраструктурните разходи или разходите за подобрения на инфраструктурата могат да включват всички специфични разходи за инфраструктура, предназначена да намали шума или да повиши пътната безопасност, и действителните плащания, направени от инфраструктурния оператор, съответстващи на обективни екологични елементи, като например защита срещу замърсяване на почвата.“

[заличена: [...]]

- (3) Член 7 се заменя със следното:

„Член 7

1. Без да се засяга член 9, параграф 1а, държавите членки могат да продължат да прилагат или да въвеждат тол такси и/или такси за ползване на трансевропейската пътна мрежа или на определени участъци от нея, както и на онези допълнителни участъци от своята мрежа от автомагистрали, които не са част от трансевропейската пътна мрежа, съгласно условията, предвидени в параграфи 3—**8а** [...] от настоящия член и в членове 7а—7к.
2. Параграф 1 не засяга правото на държавите членки при спазване на Договора за функционирането на Европейския съюз да прилагат тол такси и/или такси за ползване за други пътища, при условие че налагането на тези такси за такива пътища не е дискриминационно спрямо международния трафик и не води до нарушаване на конкуренцията между операторите. Тол таксите и таксите за ползване, които се налагат за пътища извън трансевропейската пътна мрежа и за пътища, различни от магистрали, отговарят на условията, определени в параграфи 3 и 4 от настоящия член, в член 7а и в член 7й, параграфи 1, 2 и 4.
- 2а. **Без да се засягат останалите разпоредби на настоящата директива, тол таксите и таксите за ползване за различните категории превозни средства, като например тежките превозни средства, тежкотоварните автомобили, автобусите, леките превозни средства, леките търговски превозни средства и леките автомобили, могат да бъдат въвеждани или поддържани независимо една от друга.**
3. Държавите членки не налагат едновременно тол такси и такси за ползване на която и да е категория превозни средства за използването само на един участък от пътя. Независимо от това, държава членка, която налага такса за ползване на своята мрежа, може да налага и тол такси за използването на мостове, тунели и планински проходи.

Държавите членки могат да решат да не прилагат член 7в, параграф 5 и член 7ж-а, параграф 1 по отношение на тези тол такси за използването на мостове, тунели и планински проходи, когато са изпълнени едно или и двете следни условия:

- а) прилагането на член 7в, параграф 5 и член 7ж-а, параграф 1 не би било технически осъществимо за въвеждането на такова разграничаване в съответната тол система;
- б) прилагането на член 7в, параграф 5 и член 7ж-а, параграф 1 би довело до отклоняването на най-замърсяващите превозни, с отрицателно въздействие върху безопасността по пътищата и общественото здраве.

Държава членка, която реши да не прилага член 7в, параграф 5 и член 7ж-а, параграф 1 в съответствие с втора алинея от настоящия параграф, уведомява Комисията за това свое решение.

- 4. Тол таксите и таксите за ползване не водят до дискриминация, пряка или непряка, на основата на националността на ползвателя на пътя, на държавата членка или третата държава, в която се е установил превозвачът, нито на регистрацията на превозното средство, началната или крайната точка на транспортната операция.
- 4а. **Държавите членки могат да предвидят намален размер на тол такси или такси за ползване и да изключат пътни участъци с ниска интензивност на движението в слабо населени райони.**
- 5. Държавите членки могат да предвидят намален размер на тол таксите или на таксите за ползване, или освобождаване от тези такси за:
 - i) тежки превозни средства, които са изключени от изискването да монтират и използват записващо оборудване съгласно Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета⁶; и
 - ii) **всички превозни средства, [...] обхванати от условията, посочени в член 6, параграф 2, букви а), б) и в) от настоящата директива.**

⁶ 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).

6. [...]
7. [...] .
8. По отношение на тежко[...]товарните автомобили, до [...] **[ОВ: да се добави датата на влизане в сила плюс осем години]** всяка държава членка може да избере да прилага тол такси или такси за ползване единствено за **тежкотоварните** автомобили с максимално допустимо тегло в натоварено състояние не по-малко от 12 тона, ако счете, че включването на **тежкотоварните** автомобили с тегло, по-малко от 12 тона:
- а) би довело, в резултат на отклоняване на движението, до значителни неблагоприятни последствия за свободния поток на трафика, околната среда, нивата на шума, задръстванията, здравето или пътната безопасност;
 - б) би довело до административни разходи, надвишаващи [...] **15 %** от допълнителните приходи, които биха били генерирани от това разширяване на обхвата; **или**
 - в) **би засегнало категория превозни средства, която не генерира повече от 10 % от дължимите разходи за инфраструктура.**

Държавите членки, които изберат да прилагат тол такси или такси за ползване, или и двете единствено за **тежкотоварните** автомобили с максимално допустимо тегло в натоварено състояние не по-малко от 12 тона, информират Комисията за своето решение и за мотивите за него.

- 8а. **Когато тол такси се прилагат за всички тежки превозни средства, държавите членки могат да изберат да възстановяват различен процент разходи от автобусите, от една страна, и от тежкотоварните автомобили, от друга страна.“**

9. [...]

10. [...]“;

(4) Член 7 а се заменя със следното:

„Член 7а

1. Таксите за ползване са пропорционални на продължителността на ползване на инфраструктурата.
2. Доколкото се прилагат такси за ползване по отношение на тежките превозни средства, ползването на инфраструктурата се предлага най-малко за следните периоди: ден, седмица, месец и година. Месечният размер не трябва да надвишава 10 % от годишния размер, седмичният размер не трябва да надвишава 5 % от годишния размер, а дневният размер не трябва да надвишава 2 % от годишния размер. **Държава членка може да прилага само годишни такси за превозните средства, регистрирани в нея.**

Държавите членки определят размера на таксите за ползване, включително административните разходи, за всички категории тежки превозни средства [...] в размер, който не надвишава максималните размери, предвидени в приложение II.

3. Доколкото се налагат такси за ползване по отношение на леките автомобили, ползването на инфраструктурата се предлага най-малко за следните периоди: 10 дни, един или два месеца, или и двете, и една година. Двумесечният размер не надвишава **33 %** от годишния размер [...], а месечният размер не надвишава **20 %** от годишния размер. [...] 10-дневният размер не надвишава **13 %** от годишния размер.

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

По отношение на схемите за таксите за ползване, приети преди [...] **[ОБ: да се добави датата на влизане в сила]**, държавите членки могат да запазят ставките, надхвърлящи определените в първа алинея граници, които са били в сила преди тази дата, и съответстващите по-високи размери за другите периоди на ползване, в съответствие с принципа на равното третиране. Те обаче се привеждат в съответствие с определените в първа алинея граници, както и с втора алинея, в момента на влизане в сила на значително изменените начини за таксуване и не по-късно от [...] **[ОБ: да се добави датата на влизане в сила плюс осем години]**.

4. За микробуси и [...] **леки търговски превозни средства** държавите членки спазват разпоредбите на параграф 2 или параграф 3. Държавите членки [...] обаче **могат** да определят [...] **различни стойности** на таксите за ползване за микробусите и [...] **леките търговски превозни средства** от тези за леките автомобили [...].“

4а. Член 7б се заменя със следното:

„Член 7б

1. Таксата за инфраструктура **за тежки превозни средства** се основава на принципа на възстановяване на инфраструктурните разходи. Среднопретеглената такса за инфраструктура **за тежки превозни средства** е свързана със строителните разходи и разходите за експлоатация, поддръжка и развитие на съответната инфраструктурна мрежа. Среднопретеглената такса за инфраструктура може да включва също така възвръщаемост на капитала и/или марж на печалбата, основан на пазарните условия.
2. Разходите, които се вземат предвид, са свързани с мрежата или частта от мрежата, за която се налагат такси за инфраструктура **за тежки превозни средства**, и с превозните средства, подлежащи на таксуване. Държавите членки могат да предпочетат да се възстановява само определен процент от тези разходи.“

- (5) Член 7в се заменя със следното:

„Член 7в

1. Държавите членки могат да запазят или да въведат такса за външни разходи, свързана с разходите, породени от въздушното **замърсяване** от трафика, [...] шумовото замърсяване, **емисиите на CO₂** или [...] **всяка комбинация от тези елементи.**

Когато се прилага такса за външни разходи за въздушно и шумово замърсяване от тежки превозни средства, [...] държавите членки я адаптират и [...] я определят в съответствие с минималните изисквания и методите, посочени в приложение IIIа, и спазват референтните стойности, изложени в приложение IIIб.

2. Разходите, които се вземат предвид, са свързани с мрежата или с частта от мрежата, за която се налагат такси за външни разходи, и с превозните средства, подлежащи на таксуване. Държавите членки могат да изберат да се възстановява само определен процент от тези разходи.
3. Таксата за външни разходи във връзка със замърсяването на въздуха, причинено от трафика, не се отнася за тежки превозни средства, които отговарят на най-строгите EURO стандарти за емисии.

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

- 3а. Дадена държава членка може да предвиди дерогация от изискването за промяна на таксата за инфраструктура или таксата за ползване по член 7ж-а, параграф 1а, когато такса за външни разходи за CO₂ се начислява и променя в зависимост от референтните стойности на таксата за външни разходи за емисиите на CO₂, съгласно предвиденото в приложение IIIв или в акта за изпълнение по член 3в.

Таксата за външни разходи за емисиите на CO₂ може да се комбинира с такса за инфраструктура, променена в съответствие с член 7ж-а.

- 3б. За автобусите държавите членки могат да решат да прилагат същите или по-ниски стойности от посочените в приложение IIIв.

- 3в. Комисията приема актове за изпълнение в съответствие с процедурата по разглеждане по член 9в, параграф 3 за определяне на референтните стойности на таксите за външни разходи за емисиите на CO₂ за превозните средства, принадлежащи към клас 2 и клас 3 на емисиите на CO₂ по член 7ж-а, параграф 1, и за преразглеждане на тези стойности за превозните средства с ниски емисии. Тези актове за изпълнение се приемат в срок от една година, след като данните за еталонните емисии на CO₂, необходими за изчисляването на стойностите на външните разходи за даден клас превозни средства по приложение IIIв, бъдат публикувани от Комисията по силата на член 11, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2019/1242.
- [3г. *заличен*]
- 3д. Държавите членки могат също така да прилагат по-високи такси за външни разходи за емисиите на CO₂ в сравнение с референтните стойности, посочени в приложение IIIв, при условие че това се прави по недискриминационен начин и не надвишава повече от два пъти стойностите, посочени в приложение IIIв. Когато държавите членки прилагат настоящия параграф, те обосновават своето решение и уведомяват за това Комисията.
4. Размерът на таксата за външни разходи се определя от съответната държава членка. Ако държава членка определи орган за тази цел, той е правно и финансово независим от организацията, която управлява или събира цялата такса или част от нея.
5. От [...] **[ОВ: да се добави датата на влизане в сила плюс четири години]** онези държави членки, които събират тол такси, прилагат такса за външни разходи за тежки превозни средства поне за [...] **една част** от мрежата, посочена в член 7, параграф 1, в която екологичните щети, причинени от тежките превозни средства, са **най-значителни**. [...]“;⁷

⁷

Да се добави ново съображение: Държавите членки следва да имат възможност да ограничават, когато е целесъобразно, прилагането на таксите за външни разходи за тежки превозни средства до онези части от мрежата, спрямо които се прилагат инфраструктурни такси.

(5a) Член 7г се заменя със следното:

„Член 7г

До шест месеца след приемането на бъдещи и по-строги EURO стандарти за емисиите Комисията представя, ако е необходимо, законодателно предложение за определяне на съответните референтни стойности в приложение IIIб.“

(6) Вмъква се следният член 7га:

„Член 7га

1. Държавите членки могат да въведат такса за задръствания на всеки участък от своята пътна мрежа, който се претоварва, в съответствие с изискванията, определени в приложение V. Таксата за задръствания може да се прилага само за тези пътни участъци, по които редовно стават задръствания, и само през периодите, в които обикновено има задръствания.
2. Държавите членки определят пътните участъци и периодите, посочени в параграф 1, въз основа на обективни критерии, свързани с равнището на излагане на пътищата и техните околности на задръствания, като например средните закъснения или дължината на опашките.
3. Таксата за задръствания, наложена за който и да било участък от пътната мрежа, се прилага без дискриминация спрямо всички категории превозни средства в съответствие със стандартните коефициенти на еквивалентност, посочени в приложение V. **Държавите членки могат да освободят частично или изцяло микробусите и автобусите от такси за задръствания.**
4. Таксата за задръствания отразява разходите, наложени от превозното средство на другите ползватели на пътя и непряко на обществото, [...] и [...] **отговаря на референтните стойности**, посочени в приложение VI за всеки вид път, **и се определя в съответствие с минималните изисквания, посочени в приложение V.** Когато държава членка има намерение да прилага по-високи такси за задръствания в сравнение с референтните стойности, определени в приложение VI, тя уведомява Комисията съгласно изискванията, посочени в приложение V.

5. Държавите членки установяват подходящи механизми за наблюдение на въздействието на таксите за задръствания и преразглеждане на техния размер. Те преразглеждат размера на таксите редовно, поне веднъж на три години, за да гарантират, че не са по-високи от разходите, които задръстванията предизвикват в съответната държава членка по посочените участъци от пътя, за които се прилагат.“;

6а. Параграфи 1 и 2 от член 7д се заменят със следното:

„1. Държавите членки изчисляват максималния размер на таксата за инфраструктура **за тежките превозни средства**, като използват методика, основана върху основните принципи за изчисляване, съдържащи се в **член 7б и** приложение III.“

2. За концесионни тол такси максималният размер на таксата за инфраструктура **за тежките превозни средства** е по-малък или еквивалентен на размера, който би се получил при използване на методиката, основана на основните принципи за изчисляване, съдържащи се в **член 7б и** приложение III. Оценката на еквивалентността се извършва въз основа на разумно дълъг референтен период, отговарящ на естеството на концесията. “

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

„Член 7е

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

- а) генерираният от надценката приход се инвестира във финансирането на **разработването на транспортни услуги или в изграждането или поддръжката** 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 като участъка от пътя, за който се прилага надценката;

- 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 %. **Когато две или повече държави членки прилагат надценка по един и същ коридор, същата не може да надвишава 50 %;**
 - в) прилагането на надценката не води до несправедливо третиране на търговския трафик в сравнение с другите ползватели на пътя;
 - г) описание на точното място, за което се отнася надценката, и доказателство за решението за финансиране на изграждането на коридори на основната мрежа, посочени в буква а), се изпращат до Комисията преди прилагане на надценката;
 - д) периодът, през който се прилага надценката, е определен и ограничен предварително и е в съответствие, по отношение на очакваните приходи, с финансовите планове и анализа за разходите и ползите за проектите, съфинансирани от приходите от надценката.
- 1а. При нови трансгранични проекти надценки могат да се добавят само ако всички държави членки, участващи в този проект са съгласни.
2. Надценка може да бъде приложена към такса за инфраструктура, която е била променена в съответствие с членове 7ж, **7ж-а** или 7жа.
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 актове 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 [...] **разглеждане**, посочена в член 9в, параграф [...] **3**.

4. [...]
5. Надценка не може да се прилага на участъци от пътя, където се прилага такса за задръствания.

Член 7ж

1. [...] Таксата за инфраструктура може да бъде променена с цел намаляване на задръстванията, ограничаване до минимум на щетите по инфраструктурата и оптимизиране на използването на съответната инфраструктура или насърчаване на безопасността по пътищата, при условие че:
- а) промяната е прозрачна, разгласява се публично и е достъпна за всички ползватели при едни и същи условия;
 - б) промяната се прилага според часа, деня или сезона;
 - в) никоя такса за инфраструктура не надхвърля с повече от 175 % максималния размер на среднопретеглената такса за инфраструктура, посочена в член 7б;
 - г) върховите периоди, когато се налагат по-високи такси за инфраструктура с цел намаляване на задръстванията, не надхвърлят пет часа на ден;
 - д) промяната се определя и прилага по прозрачен и неутрален по отношение на приходите начин за участък от пътя, засегнат от задръствания, чрез предлагане на намалени тол такси на онези [...] **ползватели на пътя**, които пътуват извън върховите периоди, и чрез прилагане на увеличени тол такси за [...] **ползвателите на пътя**, които пътуват през върховите периоди по един и същ пътен участък;
 - е) **на съответния участък от пътя не се налага такса за задръствания.**

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

2. До [...] **прилагането на посочената в член 7ж-а промяна на таксите за инфраструктура и таксите за ползване** по отношение на тежките превозни средства [...] държавите членки променят таксата за инфраструктура според класа на емисии EURO на превозното средство по такъв начин, че нито една такса за инфраструктура да не надхвърля с повече от 100 % същата такса, наложена на еквивалентни превозни средства, отговарящи на най-строгите стандарти за емисии. **След като таксите за инфраструктура и таксите за ползване бъдат променени съгласно член 7ж-а, държавите членки преустановяват промяната спрямо класа на емисии EURO. [...]**

Държавите членки могат да прилагат намаление до 75 % за превозните средства с нулеви емисии спрямо таксата за най-строгите стандарти за емисии, считано от *[ОБ: да се добави датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение]*.

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

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

Комисията се уведомява за всяка такава дерогация или освобождаване.

3. Когато при проверка водач на превозно средство или, ако е приложимо, превозвач не може да представи документите на превозното средство, необходими за удостоверяване на класа на емисии за целите на параграф 2, **и когато, ако е приложимо, доставчикът на Европейската услуга за електронно събиране на тол такси не може да предостави тази информация**, държавата членка може да приложи тол такси до максималния размер.“

4. Посочените в настоящия член промени не са предназначени да генерират изменения в приходите.

(7a) Вмъква се следният член 7ж-а:

„Член 7ж-а

1. Държавите членки прилагат промяна на таксите за инфраструктура и таксите за ползване за тежките превозни средства в съответствие с настоящия член.

Промяната се прилага за даден подгрупа тежки превозни средства, считано от две години след влизането в сила на акта за изпълнение, който е от значение за посочената подгрупа, съгласно посоченото в параграф 2 или 3.

Считано от тази дата държавите членки преустановяват промяната в съответствие с класа на емисии EURO, посочен в член 7ж, по отношение на въпросното тежко превозно средство.

1a. За всеки тип тежки превозни средства държавите членки определят следните класове емисии на CO₂:

- а) емисии на CO₂ клас 1 — превозни средства, които не попадат в никой от класовете емисии на CO₂, посочени в букви б)–д);
- б) емисии на CO₂ клас 2 — превозни средства с емисии на CO₂, по-ниски или равни на втората референтна стойност за конкретната подгрупа превозни средства, но които не попадат в никой от класовете емисии на CO₂, посочени в букви в)–д);
- в) емисии на CO₂ клас 3 — превозни средства с емисии на CO₂, по-ниски или равни на първата референтна стойност за конкретната подгрупа превозни средства, но които не попадат в никой от класовете емисии на CO₂, посочени в букви г)–д);

г) емисии на CO₂ клас 4 — тежки превозни средства с ниски емисии съгласно определението в член 3, параграф 12 от Регламент (ЕС) № 2019/1242;

д) емисии на CO₂ клас 5 — превозни средства с нулеви емисии.

16. Най-високата такса за инфраструктура или такса за ползване в рамките на дадена категория тежки превозни средства се прилага за превозните средства, попадащи в клас 1 на емисиите на CO₂. Намалените такси се прилагат за превозните средства от класове 2, 3 и 4 и 5 на емисиите на CO₂, както следва:

- емисии на CO₂ клас 2 — намаление с 5 %—15 % в сравнение с таксата, приложима за клас 1 на емисиите на CO₂;
- емисии на CO₂ клас 3 — намаление с 15 %—30 % в сравнение с таксата, приложима за клас 1 на емисиите на CO₂;
- емисии на CO₂ клас 4 — намаление с 30 %—50 % в сравнение с таксата, приложима за клас 1 на емисиите на CO₂;
- емисии на CO₂ клас 5 — намаление с 50 %—75 % в сравнение с таксата, приложима за клас 1 на емисиите на CO₂;

2. За тежките превозни средства, посочени в член 2, параграф 1, букви а)—г) от Регламент (ЕС) 2019/1242, чрез актове за изпълнение Комисията установява първата и втората референтни стойности, определени съответно в член 2, параграф 30 и в член 2, параграф 31, в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 9в, параграф 3. Тези референтни стойности се основават на данните от мониторинга, посочени в член 1, втора алинея от Регламент (ЕС) 2019/1242. Комисията приема тези актове за изпълнение в срок от 6 месеца от публикуването на еталонните емисии на CO₂ по член 3, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2019/1242, приложими за определена подгрупа тежки превозни средства.

Освен това Комисията приема актове за изпълнение в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 9в, параграф 3, за определяне на нови референтни стойности в срок от 6 месеца след влизането в сила на всяка съответна корекция на еталонните емисии на CO₂, приета по силата на член 11, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 2019/1242.

3. По отношение на тежките превозни средства, които не попадат в обхвата на параграф 2, чрез актове за изпълнение Комисията определя първата и втората референтни стойности въз основа на емисиите на CO₂ за всяка група тежки превозни средства, публикувани в съответствие с член 10 от Регламент (ЕС) 2018/956. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 9в, параграф 3, в срок до една година от докладването на данните до Комисията в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/956.

За определянето на емисии на CO₂ клас 4 Комисията прилага методиката, описана в точка 3 от приложение I към Регламент (ЕС) 2019/1242.

4. Комисията приема актове за изпълнение в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 9в, параграф 3, с цел адаптиране — за посочените в параграфи 2 и 3 превозни средства въз основа на най-новите данни от мониторинга — на стойностите на процентиля, определени в член 2, параграфи 30 и 31, за отделяне на класовете емисии на CO₂, посочени в параграф 1а. Първият акт за изпълнение се приема до 31 декември 2026 г., а след това — на всеки пет години.

Адаптираните стойности се прилагат, считано от 12 месеца след влизането в сила на въпросния акт за изпълнение.

7. Посочените в настоящия член промени не са предназначени да генерират изменения в приходите.“

- (8) вмъква се следният член 7жа:

„Член 7жа

1. Държавите членки могат да диференцират тол таксите и таксите за ползване за леките превозни средства в зависимост от екологичните характеристики на превозното средство, определени от специфичните емисии на CO₂, взети заедно, или претеглените емисии, взети заедно, записани в позиция 49 от сертификата за съответствие на превозното средство, и от класа на емисии EURO.

По-ниските ставки на тол таксите и таксите за ползване се прилагат за леките автомобили и леките търговски превозни средства, които отговарят едновременно на следните две условия:

- а) специфичните им емисии на CO₂, определени в съответствие с Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията⁸, са равни на нула или са под посочените по-долу равнища:
 - i) за периода 2021—2024 г.: средната стойност, претеглена спрямо броя на новорегистрираните леки автомобили или леки търговски превозни средства за дадената година, на целите за специфичните емисии, определени за всеки отделен производител в съответствие с точка 4 от съответните части А и Б от приложение I към Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета⁹;
 - ii) за периода 2025—2029 г.: целите общо за автомобилния парк на ЕС, определени в съответствие с точка 6.1.1 от съответните части А и Б от приложение I към посочения регламент;
 - iii) за периода от 2030 г. нататък: целите общо за автомобилния парк на ЕС, определени в съответствие с точка 6.1.2 от части А и Б от приложение I към посочения регламент.
- б) емисиите им на замърсители, определени в съответствие с Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията, съответстват на посочените в таблицата в приложение VII към настоящата директива.

⁸ Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията от 1 юни 2017 г. за допълване на Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства, за изменение на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията, Регламент (ЕС) № 1230/2012 на Комисията и за отмяна на Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията

⁹ Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства и за отмяна на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011

3. Когато при проверка водач на превозно средство или, ако е приложимо, превозвач, **или, ако е приложимо, доставчикът на Европейската услуга за електронно събиране на тол такси** не може да представи документи за удостоверяване на нивата на емисии от превозното средство, държавите членки могат да прилагат тол такси или годишни такси за ползване до максималния размер.“

(9) Член 7з се изменя, както следва:

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

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

аа) **Вмъква се параграф 1а, както следва:**

„1а. Когато държава членка съобщава на Комисията информация в съответствие с параграф 1, тя може да предвиди или да включи повече от една промяна на начина на таксуване за инфраструктура. Прилагането на тази предвидена промяна, която вече е била съобщена на Комисията, не е предмет на разпоредбите на параграф 1.“

б) параграф 3 се заменя със следното:

„3. Преди да приложат нов или значително променен начин на таксуване за външни разходи, държавите членки съобщават на Комисията за засегнатата мрежа, предвидените ставки по категория превозно средство и клас на емисии **и когато е приложимо, уведомяват Комисията в съответствие с приложение IIIа, точка 2, или приложение V, точка 2.“**;

в) параграф 4 се заличава;

(10) Член 7и се изменя, както следва:

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

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

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

аа) **Вмъква се параграф 2а, както следва:**

„2а. Държавите членки могат да предоставят отстъпки или намаления на таксата за инфраструктура за леките автомобили в случай на редовни ползватели, особено в райони с разпръснати селища и в покрайнините на градовете. Намалението на приходите, дължащо се на отстъпката, предоставена на редовните ползватели, не се налага на други, не толкова редовни ползватели.“

б) параграф 3 се изменя, както следва:

„3. При условията, установени в член 7ж, параграф 1, буква б) [...], за специфични проекти от голямо европейско значение, посочени в приложение I към Регламент (ЕС) № 1315/2013, размерът на тол таксите може да подлежи на други форми на промяна с цел да се осигури търговската жизнеспособност на тези проекти, когато те са подложени на пряка конкуренция с други видове транспорт. Получената структура на таксите трябва да бъде линейна, пропорционална, да бъде публично разгласена и да бъде достъпна за всички ползватели при едни и същи условия, и да не води до допълнителни разходи, които да се прехвърлят върху други ползватели под формата на по-високи тол такси.“;

(11) Член 7й се изменя, както следва:

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

За тази цел държавите членки си сътрудничат за установяване на методи, които позволяват на ползвателите на пътя да плащат тол такси и такси за ползване 24 часа в денонощието, най-малко **електронно или** в главните търговски обекти, като се използват общоприетите начини на плащане, във и извън държавите членки, в които те се прилагат. **Държавите членки не са задължени да осигуряват физически пунктове за плащане.**“;

б) параграф 3 се заменя със следното:

„3. Ако дадена държава членка налага на превозно средство тол такса, в квитанция, предоставена на ползвателя на пътя — по възможност електронно, се означават общият размер на тол таксата, размерът на таксата за инфраструктура, размерът на таксата за външни разходи и когато е приложимо — размерът на таксата за задръствания.

Ползвателят на пътя може да се съгласи да не получава разписка.“;

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

„Когато е икономически осъществимо, държавите членки налагат и събират такси за външни разходи и такси за задръствания чрез електронна система за **тол такси**, която отговаря на [...] **разпоредбите** на член 3, параграф 1 от Директива [...] (ЕС) 2019/520.“;

(12) Член 7к се заменя със следното:

„Член 7к

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

(13) В член 8, параграф 2 [...] **букви а) и б) се заменят със следното:**

[...] [...] **„а) плащането на общата такса за ползване осигурява достъп до мрежата, определен от участващите държави членки в съответствие с член 7, параграфи 1 и 2;**

б) общите ставки на таксите за ползване се определят от участващите държави членки, така че да не са по-високи от максималните ставки, посочени в член 7а;“

(14) Член 9 се изменя, както следва:

а) в параграф 2 втора алинея се заличава;

[...] [...] [...] [...] [...] .“;

(14a) В член 9в се добавя следният параграф 3:

„3. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.“

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

„Член 9г

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

Член 9д

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в [...] член 9г, се предоставя на Комисията за [...] **срок от пет години, считано от [ОВ: да се добави датата 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 не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.

3. Делегирането на правомощия, посочено в член [...]9г, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 година.
5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
6. Делегиран акт, приет съгласно [...] член 9г, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок може да се удължи с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.“;
- (16) Членове 9е и 9ж се заличават;
- (17) Член 10 а се заменя със следното:

„Член 10а“

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

Сумите се адаптират автоматично, като се [...] **адаптира** основната сума в евро или центове чрез процентната промяна в посочения индекс. Получените суми се закръглят до най-близката стойност в евро по отношение на приложение II, до една десета от centa по отношение на приложение IIIб.

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

(18) Член 11 се заменя със следното:

„Член 11

1. **На всеки пет години** [...] държавите членки публикуват в обобщена форма доклад за тол таксите и таксите за ползване, събрани на тяхната територия [...].
2. Публикуваният съгласно параграф 1 доклад съдържа следната информация:
 - а) таксата за външни разходи, наложена за всяка комбинация от класа на превозното средство, вида на пътя и периода от време;
 - б) промяната в таксите за инфраструктура или **таксите за ползване** в зависимост от **категорията превозно средство** и типа **тежко превозно средство**[...];
 - в) среднопретеглената такса за инфраструктура [...] и общия приход от таксата за инфраструктура[...];
 - г) общия приход от таксите за външни разходи;
 - д) общия приход от таксите за задръствания;

- е) общия приход от тол таксите и/или таксите за ползване;
- ж) информация относно използването на приходите, генерирани чрез прилагането на настоящата директива, и как това използване е позволило на държавата членка да постигне целите, посочени в член 9, параграф 2 [...];

[...]

[...]

3. [...] [...] [...] [...]

4. [...]

5. [...]“;

([...] **19**) Приложенията се изменят, както следва:

- а) приложения 0, IIIa, IIIб и IV се изменят съгласно приложението към настоящата директива.
- б) приложения **IIIв**, V, VI и VII се добавят съгласно приложението към настоящата директива.

Член 2

1. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за привеждане в съответствие с настоящата директива, най-късно до **[ОВ: да се добави датата на влизане в сила плюс 2 години]**. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

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

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

Член 3

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

Член 4

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент

Председател

За Съвета

Председател

Приложение към ПРИЛОЖЕНИЕТО

(1) Приложения 0, III, IIIa, IIIb и IV се изменят както следва:

а) Раздел 3 от приложение 0 се изменя, както следва:

[...] [...] [...] iii) добавя се следното:

„Гранични стойности на емисиите EURO VI

	Пределни стойности							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (неметан ови въглевод ороди) (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Маса на праховит е частици (mg/kWh)	Брой на прахов ите частиц и (#/kWh)
WHSC (CI)	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHSC (CI)	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHSC (CI)	4000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Забележка:

PI = принудително запалване.

CI = запалване чрез сгъстяване

(1) Допустимото ниво на компонента NO₂ в граничната стойност на NO_x може да се определи на по-късен етап.“;

б) Приложение III се изменя, както следва:

i) Раздел 2 се изменя, както следва:

– в точка 2.1 шестото тире се заменя със следния текст:

„– 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 пробег на тежките превозни средства за тази цел могат да се коригират с обективно аргументирани „коэффициенти за еквивалентност“ като посочените в точка 4¹⁰.“;

– в точка 2.2 второто тире се заменя със следния текст:

„– Тези разходи се разпределят между тежките превозни средства и останалия трафик на базата на действителни и прогнозни дялове на километрите пробег на превозните средства и могат да бъдат коригирани с обективно аргументирани коэффициенти за еквивалентност като посочените в точка 4.“;

ii) в раздел 4 заглавието и първото тире се заменят със следното:

„4. ДЯЛ НА ТРАФИКА НА ТЕЖКИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА, КОЕФИЦИЕНТИ ЗА ЕКВИВАЛЕНТНОСТ И КОРЕКЦИОНЕН МЕХАНИЗЪМ

– Изчисляването на тол таксите се основава на действителните или прогнозните дялове на тежките превозни средства в общите километри, пропътувани от превозните средства, коригирани по желание с коэффициенти за еквивалентност, за да се отчетат увеличените разходи за изграждане и ремонт на инфраструктурата, използвана от тежки превозни средства.“;

¹⁰ Прилагането на коэффициенти за еквивалентност от държавите членки може да отчита пътното строителство, развивано на поетапен принцип, или като се използва подходът за дълъг цикъл на годност.

в) Приложение IIIa се заменя със следното:

„ПРИЛОЖЕНИЕ IIIa

МИНИМАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА НАЛАГАНЕ НА ТАКСА ЗА ВЪНШНИ РАЗХОДИ

В настоящото приложение се предвиждат минималните изисквания за налагане на такса за външни разходи и когато е приложимо, за изчисляване на максималната такса за външни разходи.

1. Засегнати части от пътната мрежа

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

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 дали:

- 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 и, когато става дума за шума, съгласно Директива 2002/49/ЕО **или друг равностоен източник на данни**, 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.

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 или IIIв, тя уведомява Комисията за класификацията на превозните средства, според която варира таксата за външни разходи. **Когато е целесъобразно**, тя [...] 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 годишни стойности на замърсяването на въздуха (по-специално с PM_{10} и NO_2), броят на дните (за PM_{10}) и часовете (NO_2), в които се превишават граничните стойности, установени с Директива 2008/50/ЕО. Използваните критерии се включват в уведомлението.

3. Размер на таксата

Настоящият раздел се прилага, когато дадена държава членка възнамерява да прилага по-високи такси за външни разходи в сравнение с референтните стойности, определени в приложение IIIб или IIIв.

За всеки клас превозно средство, вид на пътя и период, **както е приложимо**, държавата членка или независимият орган, ако има такъв, определят един конкретен размер.

Установената в резултат на това структура на таксуване е прозрачна, разгласява се публично и е достъпна за всички ползватели при едни и същи условия. Публикуването следва да се осъществи своевременно преди началото на прилагането. Всички параметри, данни и друга информация, необходими за разбирането на това как са изчислени различните елементи на външните разходи, се оповестяват публично.

При определяне на таксите държавата членка или независимият орган, ако има такъв, се ръководят от принципа на ефективното ценообразуване, което означава цена, близка до пределната социална цена за използването на превозното средство, на което се налага таксата.

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

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

4. Елементи на външните разходи

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

Когато държава членка възнамерява да прилага по-високи такси за външни разходи в сравнение с референтните стойности, определени в приложение IIIб, тази държава членка или независимият орган, ако има такъв, изчислява дължимите разходи въз основа на замърсяването на въздуха, причинено от трафика, като прилага следната формула:

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

където:

- PCV_{ij} = разхода от замърсяването на въздуха от превозно средство от клас i на път от вид j (евро/превозно средство.километър)
- EF_{ik} = коефициента на емисиите на замърсител k и клас превозно средство i (грам/превозно средство.километър)
- PC_{jk} = паричния разход от замърсител k за път от вид j (евро/грам)

Коефициентите на емисиите са същите като тези, използвани от държавите членки за изготвяне на националните инвентаризации на емисиите, предвидени в Директива (ЕС) 2016/2284 на Европейския парламент и на Съвета за намаляване на националните емисии на някои атмосферни замърсители¹¹ (която изисква използване на Ръководството на ЕМЕР/ЕЕА относно инвентаризацията на емисиите на замърсители на въздуха¹²). Паричният разход от замърсителите се оценява от държавата членка или от независимия орган, посочен в член 7в, параграф 4, ако има такъв, като се използват научно доказани методи.

Държавата членка или независимият орган, ако има такъв, може да прилага научно доказани алтернативни методи за изчисляване на стойността на разходите във връзка със замърсяването на въздуха, като използва данни от измервания на замърсители на въздуха и местната стойност на паричните разходи от замърсители на въздуха.

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

Когато държава членка възнамерява да прилага по-високи такси за външни разходи в сравнение с референтните стойности, определени в приложение IIIб, тази държава членка или независимият орган, ако има такъв, изчислява дължимите разходи въз основа на шумовото замърсяване, причинено от трафика, като прилага следните формули:

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

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

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

¹¹ Директива (ЕС) 2016/2284 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 г. за намаляване на националните емисии на някои атмосферни замърсители, за изменение на Директива 2003/35/ЕО и за отмяна на Директива 2001/81/ЕО (ОВ L 344, 17.12.2016 г., стр. 1).

¹² Методология на Европейската агенция за околната среда:
<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>

където:

–	$NCV_j =$		разхода от шумово замърсяване от един тежкотоварен автомобил на път от вид j (евро/превозно средство.километър)
–	$NC_{jk} =$		разхода от шумово замърсяване на човек, който на път от вид j е изложен на ниво на шума k (евро/човек)
–	$POP_k =$		населението, изложено на ежедневно ниво на шума k на километър (човек/километър)
–	$WADT =$		среднопретегления всекидневен трафик (еквивалентно на лек автомобил)
–	„a“ и „b“		са тегловни коефициенти, определени от държавата членка по начин, който позволява получената среднопретеглена такса за шум на километър пробег на превозно средство да съответства на NCV_j (ежедневно).

Шумовото замърсяване, причинено от трафика, се отнася до въздействието на шума върху здравето на гражданите край пътя.

Населението, изложено на ниво на шума k , се взема от стратегическите карти на шума, изготвени съгласно член 7 от Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹³ **или друг равностоеен източник на данни.**

Разходът за човек, изложен на ниво на шума k , се оценява от държавата членка или от независим орган, ако има такъв, като се използват научно доказани методи.

¹³ Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 25 юни 2002 г. относно оценката и управлението на шума в околната среда (ОВ L 189, 18.7.2002 г., стр. 12).

Среднопретегленият всекидневен трафик приема коефициент за еквивалентност „е“ между тежкотоварните автомобили и леките автомобили, определен въз основа на нивата на шумови емисии на средния автомобил и средния тежкотоварен автомобил и при отчитане на Регламент (ЕС) № 540/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 16 април 2014 г. относно нивото на шума от моторни превозни средства и заменяемите шумозаглушителни уредби, за изменение на Директива 2007/46/ЕО и за отмяна на Директива 70/157/ЕИО.

Държавата членка или независимият орган, ако има такъв, може да установи диференцирани такси за шумово замърсяване, за да насърчи използването на по-безшумни превозни средства, при условие че това няма да доведе до дискриминация срещу чуждестранни превозни средства.

4.3. Разходи във връзка с емисиите на CO₂, дължащи се на трафика

Когато държава членка възнамерява да приложи такса за външни разходи за емисии на CO₂, по-висока от референтните стойности, посочени в приложение Шв, въпросната държава членка или, когато е целесъобразно, независим орган изчислява платимите разходи въз основа на научни доказателства съгласно подхода на избягване на разходите, като взема предвид и обяснява по-специално следните аспекти:

- избора на целево равнище на емисиите;
- предвижданите варианти за смекчаване;
- предвиждания базов сценарий;
- избягване на рискове и загуби;
- претегляне на собствения капитал.

Държавите членки уведомяват Комисията най-малко шест месеца преди прилагането на тази такса за външни разходи за емисии на CO₂.“;

г) Приложение IIIб се заменя със следното:

„ПРИЛОЖЕНИЕ IIIб

РЕФЕРЕНТНИ СТОЙНОСТИ НА ТАКСАТА ЗА ВЪНШНИ РАЗХОДИ

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

Таблица 1: Референтни стойности на таксата за външни разходи за тежкотоварни автомобили

Клас на превозното средство	Цент/километър пробег	Крайградски⁽¹⁾	Междуградски⁽²⁾
Тежкотоварни автомобили с максимално допустимо тегло в натоварено състояние по-малко от [...] 12 тона или с две оси	EURO 0	[...] 18,6	[...] 9,9
	EURO I	[...] 12,6	[...] 6,4
	EURO II	[...] 12,5	[...] 6,3
	EURO III	[...] 9,6	[...] 4,8
	EURO IV	[...] 7,3	[...] 3,4
	EURO V	[...] 4,4	[...] 1,8
	EURO VI	[...] 2,3	[...] 0,5
	Превозни средства, замърсяващи по-малко от EURO VI, в т.ч. превозни средства с нулеви емисии	[...] 2,0	0,3
Тежкотоварни автомобили с максимално допустимо тегло в натоварено състояние между [...] 12 и [...]	EURO 0	[...] 24,6	[...] 13,7
	EURO I	[...] 15,8	[...] 8,4
	EURO II	[...] 15,8	[...] 8,4
	EURO III	[...] 12,5	[...] 6,6

18 тона или с три оси	<i>EURO IV</i>	[...] 9,2	[...] 4,5
	<i>EURO V</i>	[...] 5,6	[...] 2,7
	<i>EURO VI</i>	[...] 2,8	[...] 0,7
	<i>Превозни средства, замърсяващи по-малко от EURO VI, в т.ч. превозни средства с нулеви емисии</i>	[...] 2,3	0,3
Тежкотоварни автомобили с максимално допустимо тегло в натоварено състояние между [...] 18 и [...] 32 тона или с четири оси	<i>EURO 0</i>	[...] 27,8	[...] 15,8
	<i>EURO I</i>	[...] 20,4	[...] 11,3
	<i>EURO II</i>	[...] 20,4	[...] 11,2
	<i>EURO III</i>	[...] 16,3	[...] 8,9
	<i>EURO IV</i>	[...] 11,8	[...] 6,0
	<i>EURO V</i>	[...] 6,6	[...] 3,4
	<i>EURO VI</i>	[...] 3,1	0,8
	<i>Превозни средства, замърсяващи по-малко от EURO VI, в т.ч. превозни средства с нулеви емисии</i>	2,5	0,3
Тежкотоварни автомобили с максимално допустимо тегло в натоварено състояние над [...] 32 тона	<i>EURO 0</i>	[...] 33,5	[...] 19,4
	<i>EURO I</i>	[...] 25,0	[...] 14,1
	<i>EURO II</i>	[...] 24,9	[...] 13,9
	<i>EURO III</i>	[...] 20,1	[...] 11,1
	<i>EURO IV</i>	[...] 14,2	[...] 7,5

или с 5 или повече оси	<i>EURO V</i>	[...] 7,6	[...] 3,8
	<i>EURO VI</i>	[...] 3,4	[...] 0,8
	<i>Превозни средства, замърсяващи по-малко от EURO VI, в т.ч. превозни средства с нулеви емисии</i>	[...] 2,8	0,3

- (1) „Крайградски“ означава райони с гъстота на населението между 150 и 900 жители/km² (средна гъстота на населението от 300 жители/km²).
- (2) „Междуградски“ означава райони с гъстота на населението под 150 жители/km².

[Таблицата е заличена]

Стойностите в таблица [...] 1 [...] 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.“;

га) Вмъква се ново приложение IIIв, както следва:

„ПРИЛОЖЕНИЕ IIIв

**РЕФЕРЕНТНИ СТОЙНОСТИ НА ТАКСАТА ЗА ВЪНШНИ РАЗХОДИ ЗА ЕМИСИИ
НА CO₂**

С настоящото приложение се определят референтни стойности на таксата за външни разходи, вземащи предвид разходите за емисии на CO₂.

Таблица 1: референтни стойности на таксата за външни разходи за емисии на CO₂ за тежкотоварни автомобили

Клас на превозното средство	Цент/километър пробег	Междуградски пътища (включително автомагистрали)
Тежкотоварни автомобили с максимално допустимо тегло в натоварено състояние по-малко от 12 тона или с две оси	EURO 0	4,5
	EURO I	4,0
	EURO II	4,0
	EURO III	4,0
	EURO IV	4,0
	EURO V	4,0
	EURO VI	4,0
	Превозни средства с ниски емисии	2,0
	Превозни средства с нулеви емисии	0
Тежкотоварни автомобили с максимално допустимо тегло в натоварено	EURO 0	6,0
	EURO I	5,2
	EURO II	5,2

състояние между 12 и 18 тона или с три оси	EURO III	5,2
	EURO IV	5,0
	EURO V	5,0
	EURO VI	5,0
	Превозни средства с ниски емисии	2,5
	Превозни средства с нулеви емисии	0

Клас на превозното средство	Цент/километър пробег	Междуградски пътища (включително автомагистрали)
Тежкотоварни автомобили с максимално допустимо тегло в натоварено състояние между 18 и 32 тона или с четири оси	EURO 0	7,9
	EURO I	6,9
	EURO II	6,9
	EURO III	6,9
	EURO IV	6,7
	EURO V	6,7
	EURO VI	6,7
	Превозни средства с ниски емисии	3,4
	Превозни средства с нулеви емисии	0
Тежкотоварни автомобили с максимално допустимо тегло в натоварено	EURO 0	9,1
	EURO I	8,1
	EURO II	8,1

състояние над 32 тона или с 5 или повече оси	EURO III	8,1
	EURO IV	8,0
	EURO V	8,0
	EURO VI	8,0
	Превозни средства с ниски емисии	4,0
	Превозни средства с нулеви емисии	0

д) в приложение IV, таблицата със заглавие „Комбинации от превозни средства (съчленени превозни средства и автовлакове)“, се заменя със следното:

„КОМБИНАЦИИ ОТ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА (СЪЧЛЕНЕНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА И АВТОВЛАКОВЕ)“

Задвижващи оси с пневматично окачване или признат еквивалент	Други системи за окачване на задвижващите оси	Клас относно щетите
Брой на осите и максимално допустимо тегло в натоварено състояние (в тонове)	Брой на осите и максимално допустимо тегло в натоварено състояние (в тонове)	

Не по-малко от	По-малко от	Не по-малко от	По-малко от	
<i>2 + 1 оси</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<i>2 + 2 оси</i>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			

<i>2 + 3 осu</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>2 + 4 осu</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 1 осu</i>				II
30	30	30	32	
32	35			
		32	35	III
<i>3 + 2 осu</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			

<i>3 + 3 оси</i>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
<i>7 оси</i>				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
<i>Поне 8 [...]</i>				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III [“] ;

- (2) Добавят се следните приложения V, VI и VII:

„ПРИЛОЖЕНИЕ V

МИНИМАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА НАЛАГАНЕ НА ТАКСА ЗА ЗАДРЪСТВАНИЯ

Настоящото приложение определя минималните изисквания за налагане на такса за задръствания.

1. Части от мрежата, които са обект на таксуване за задръствания, обхванати превозни средства и периоди от време

Държавите членки определят точно:

- а) частта или частите от своите мрежи, съставени от техния дял от трансевропейската пътна мрежа и автомагистралите им, както е посочено в член 7, параграф 1, които са предмет на такса за задръствания, съгласно член 7га, параграфи 1 и 3.
- б) класификацията на участъци от мрежата, които са предмет на такса за задръствания като „метрополни“ и „неметрополни“. Държавите членки използват критериите, посочени в таблица 1, за целите на определянето на класификацията на всеки участък от пътя. Таблица 1: Критерии за класификация на пътищата от мрежата, посочени в буква а) като „метрополни“ и „неметрополни“

Категория пътища	Критерий за класифициране
„метрополни“	Участъци от пътната мрежа, които се намират в агломерации с население от 250 000 или повече жители
„неметрополни“	Участъци от пътната мрежа, които не са определени като „метрополни“

- в) периодите, през които се прилага таксата за всеки отделен участък. Когато през периода на таксуване се прилагат различни нива на таксата, държавите членки ясно посочват началото и края на всеки период, през който се прилага дадена конкретна такса.

Държавите членки използват еквивалентните фактори, предвидени в таблица 2, за целите на определянето на съотношението между нивата на таксуване на различните категории превозни средства:

Таблица 2: Коефициенти за еквивалентност за определяне на съотношението между нивата на таксата за задръствания за различните категории превозни средства

Категория превозни средства	Коефициент за еквивалентност
Леки превозни средства	1
Тежкотоварни автомобили без ремарке	1,9
Автобуси	2,5
Съчленени тежкотоварни автомобили	2,9

2. Размер на таксата

За всяка категория превозно средство, участък от пътя и период от време държавата членка или независим орган, ако има такъв, определят един конкретен размер в съответствие с разпоредбите на раздел 1 от настоящото приложение, като вземат предвид съответната [...] **референтна** стойност, посочена в таблицата в приложение VI. Установената в резултат на това структура на таксуване е прозрачна, разгласява се публично и е достъпна за всички ползватели при едни и същи условия.

Държавата членка публикува цялата посочена по-долу информация своевременно преди въвеждането на такса за задръствания:

- а) всички параметри, данни и друга информация, необходими, за да се разбере как се класифицират пътищата и превозните средства и как се определят периодите на прилагане на таксата;
- б) пълното описание на таксите за задръстване, приложими за всяка категория превозно средство на всеки участък от пътя и за всеки период от време.

Държавите членки предоставят на Комисията цялата информация, публикувана в съответствие с букви а) и б).

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

Когато държава членка възнамерява да прилага по-високи такси за задръствания от посочените в приложение VI референтни стойности, тя уведомява Комисията за:

- i) местоположението на пътищата, които подлежат на такси за задръствания;
- ii) класификацията на пътищата като „метрополни“ и „неметрополни“, както е посочено в раздел 1, буква б);
- iii) периодите, през които се прилага таксата, както е посочено в раздел 1, буква в);
- iv) всяко частично или пълно освобождаване по отношение на микробуси и автобуси.

3. Наблюдение

Държавата членка или независимият орган, ако има такъв, контролира ефективността на схемата за таксуване за ограничаване на задръстванията. При необходимост тя коригира **на всеки три години** структурата и периодите на таксуване, както и конкретния размер на таксата, определен за дадена категория превозно средство, вид на пътя и период, в зависимост от промените в предлагането и търсенето на транспортни услуги.

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

[...] РЕФЕРЕНТНИ СТОЙНОСТИ НА ТАКСАТА ЗА ЗАДРЪСТВАНИЯ

Настоящото приложение определя [...] **референтните стойности** на таксата за задръствания.

[...] **Референтните стойности**, посочени в таблицата по-долу, се прилагат за леки превозни средства. Таксите за други категории превозни средства се определят, като се умножи размерът на таксата, прилагана за леки превозни средства, с коефициентите за еквивалентност, посочени в таблицата в приложение V.

Таблица: [...] **Референтни стойности** на таксата за задръствания за леки превозни средства

Цент/километър пробег	Метрополни	Неметрополни
Автомагистрали	[...] 25,9	[...] 23,7
Главни пътища	[...] 61,0	[...] 41,5

ПРИЛОЖЕНИЕ VII
КЛАСОВЕ ЕМИСИИ

В настоящото приложение се определят класовете емисии за замърсителите, според които тол таксите и таксите за ползване се променят съгласно член 7жа, параграф 1, буква б).

Таблица: критерии за класовете емисии за замърсителите за леките превозни средства

Тол такси и такси за ползване	10 % под най-високата ставка	20 % под най-високата ставка	30 % под най-високата ставка	75 % под най-високата ставка
Класове емисии	Euro-6d-temp-x [#]	Euro-6d-x [#]	Обявени максимални стойности на емисиите в реални условия на емисиите на замърсители ^{##} < 80 % от приложимите пределни стойности на емисиите	Превозни средства с нулеви емисии

[#] където x може да е празно или да е едно от следните: EVAP, ISAPISC, ISC или ISC-FCM

^{##} за NOx и брой частици, както е посочено в точка 48.2 от сертификата за съответствие в приложение IX към Директива 2007/46/ЕО