



**ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ**

**ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ**

**СЪВЕТ**

Брюксел, 24 февруари 2022 г.  
(OR. en)

2017/0114 (COD)  
LEX 2145

PE-CONS 4/22

TRANS 51  
FISC 29  
ENV 87  
CODEC 100

**ДИРЕКТИВА**  
**НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**  
**ЗА ИЗМЕНЕНИЕ НА ДИРЕКТИВИ 1999/62/ЕО, 1999/37/ЕО И (ЕС) 2019/520**  
**ОТНОСНО ТАКСУВАНЕТО НА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА**  
**ЗА ИЗПОЛЗВАНЕ НА ОПРЕДЕЛЕНИ ИНФРАСТРУКТУРИ**

**ДИРЕКТИВА (ЕС) 2022/...**  
**НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**от 24 февруари 2022 година**

**за изменение на директиви 1999/62/ЕО, 1999/37/ЕО и (ЕС) 2019/520 относно  
таксуването на превозни средства за използване на определени инфраструктури**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

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

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

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

---

<sup>1</sup> ОВ С 81, 2.3.2018 г., стр. 188.

<sup>2</sup> ОВ С 176, 23.5.2018 г., стр. 66.

<sup>3</sup> Позиция на Европейския парламент от 25 октомври 2018 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета на първо четене от 9 ноември 2021 г. (все още непубликувана в Официален вестник). Позиция на Европейския парламент от ... (все още непубликувана в Официален вестник).

като имат предвид, че:

- (1) Напредъкът към постигането на целта, определена от Комисията в нейната Бяла книга от 28 март 2011 г., озаглавена „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“, а именно да се премине към пълното прилагане на принципите „замърсителят плаща“ и „потребителят плаща“, да се генерират приходи и да се осигури финансиране за бъдещи инвестиции в областта на транспорта, е бавен и несъответствията в прилагането на таксуването за ползване на пътна инфраструктура в Съюза продължават да съществуват.
- (2) В Бялата книга Комисията се застъпва за това „да се продължи към пълното и задължително вътрешно поемане на външните разходи (включително шум, местно замърсяване и задръствания в допълнение към задължителното възстановяване на разходите от износването) за автомобилния и релсовия транспорт“.
- (3) Движението на товарните и пътническите превозни средства е фактор, който допринася за отделянето на замърсители в атмосферата. Тези замърсители, които имат сериозно отражение върху здравето на хората и водят до влошаване на качеството на атмосферния въздух в Съюза, включват прахови частици (ПЧ<sub>2,5</sub>), NO<sub>2</sub> и Оз. Според оценки на Европейската агенция за околна среда, изготвени през 2020 г., през 2018 г. продължително излагане на тези три замърсителя е причинило съответно 379 000, 54 000 и 19 400 случая на преждевременна смърт в Съюза.

- (4) Според Световната здравна организация шумът от движението по пътищата е на второ място сред най-вредните стресови фактори в околната среда в Европа, като отстъпва само на замърсяването на въздуха. Най-малко 9 000 случая на преждевременна смърт годишно могат да бъдат приписани на сърдечни заболявания, причинени от шума от движението по пътищата.
- (5) Според доклада на Европейската агенция за околна среда за 2020 г. относно качеството на въздуха в Европа, през 2018 г. автомобилният транспорт е бил секторът с най-високи емисии на NO<sub>x</sub> и вторият по големина източник на замърсяване със сажди.
- (6) В своето съобщение от 20 юли 2016 г., озаглавено „Европейска стратегия за мобилност с ниски емисии“ Комисията обяви, че ще предложи изменение на Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>1</sup>, за да стане също възможно диференцирано таксуване въз основа на емисиите на CO<sub>2</sub>, както и разширяването на някои от нейните принципи върху автобусите, както и върху леките автомобили и леките търговски превозни средства.

---

<sup>1</sup> Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 г. относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури (ОВ L 187, 20.7.1999 г., стр. 42).

- (7) Като се вземе предвид времето за подновяване на автомобилните паркове и необходимостта секторът на автомобилния транспорт да допринесе за постигане на целите на Съюза за климата и енергетиката за 2030 г. и след това, с Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета<sup>1</sup> целите за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от нови тежки превозни средства за 2025 г. и 2030 г. са определени на равнища, съответно с 15% и с 30% по-ниски от установените средни емисии на CO<sub>2</sub>.
- (8) За да се създаде вътрешен пазар в областта на автомобилния транспорт при еднакви условия на конкуренция, правилата трябва да бъдат прилагани по еднакъв начин. Една от основните цели на настоящата директива е да се премахне нарушаването на конкуренцията между ползвателите.
- (9) Независимо от значението на сектора на автомобилния транспорт, всички тежки превозни средства оказват значително въздействие върху пътната инфраструктура и допринасят за замърсяването на въздуха. Въпреки икономическото си и социално значение леките превозни средства са в основата на повечето отрицателни екологични и социални въздействия на автомобилния транспорт, свързани с емисиите и задръстванията. В интерес на равното третиране и лоялната конкуренция следва да се гарантира, че превозните средства, които все още не са обхванати от рамката, определена в Директива 1999/62/ЕО по отношение на ТОЛ таксите и таксите за ползване, ще бъдат включени в същата тази рамка. Следователно обхватът на посочената директива следва да бъде разширен върху тежките превозни средства, различни от предвидените за превоз на товари, както и върху леките превозни средства, включително леки автомобили.

---

<sup>1</sup> Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> 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).

- (10) С цел да се предотврати преминаването на движението към пътища без ТОЛ такси, което може да окаже сериозно въздействие върху пътната безопасност и оптималното използване на пътната мрежа, държавите членки следва да могат да налагат ТОЛ такси за всички участъци от автомагистралната си мрежа.
- (11) За да се гарантира последователното, хармонизирано прилагане на системата за таксуване за ползване на инфраструктурата в целия Съюз и еднакви условия на конкуренция на пазара на товарни превози, е важно разходите да се изчисляват по сходен начин в различните схеми за ТОЛ такси. Като се има предвид фактът, че съществуващите концесионни договори може да съдържат различни мерки от предвидените в настоящата директива и за да се гарантира тяхната финансова жизнеспособност, на държавите членки следва да бъде позволено да освобождават съществуващите концесионни договори от някои задължения, посочени в настоящата директива, докато тези договори бъдат съществено изменени. Държавите членки могат също така да предпочетат да извършат действия за привеждане на съществуващите концесионни договори в съответствие с промените в регулаторната рамка на Съюза или националната регулаторна рамка или да направят оценка на възможността за прилагане на такса за външни разходи за CO<sub>2</sub> и за замърсяване на въздуха и/или отстъпки, свързани с тези емисии, когато концесионните ТОЛ такси не са вариращи в съответствие с настоящата директива.

- (12) Таксите за ползване на основата на време по същността си не отразяват точно реалните разходи от ползването на пътищата и по сходни причини не са ефективни за стимулирането на по-чисти и по-ефективни транспортни дейности или за намаляването на задръстванията. Въпреки това обаче, за да се осигури приемане от страна на ползвателите на бъдещите схеми за пътно таксуване, на държавите членки следва да се разреши да въведат адекватни системи за събиране на такси като част от по-широк пакет от услуги за мобилност. Такива системи следва да осигуряват справедливо разпределение на разходите за инфраструктура и да отразяват принципа „замърсителят плаща“. Всяка държава членка, въвеждаща такава система, следва да гарантира, че тя е в съответствие с разпоредбите на Директива (ЕС) 2019/520 на Европейския парламент и на Съвета<sup>1</sup>. Поради значителното въздействие, което оказват върху пътната инфраструктура и приноса им за замърсяването на въздуха, тежките превозни средства следва да бъдат основния обект, към който са насочени точни системи за таксуване. По-специално, за да се насърчат по-чистите и по-ефективни транспортни операции на тези превозни средства, таксите за ползване въз основа на време следва по принцип постепенно да бъдат премахнати от основната трансевропейска транспортна мрежа, тъй като тази мрежа обхваща стратегически най-важните възли и връзки в трансевропейската транспортна мрежа.

---

<sup>1</sup> Директива (ЕС) 2019/520 на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2019 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване и за улесняване на трансграничния обмен на информация за неплащане на пътни такси в Съюза (ОВ L 91, 29.3.2019 г., стр. 45).

С оглед на историческите обстоятелства и като се вземат предвид предизвикателствата и значителните административни тежести, свързани с въвеждането на ТОЛ такси, държавите членки следва да разполагат с достатъчно дълъг преходен период, през който следва да могат да въвеждат или поддържат такси за ползване въз основа на време. След този преходен период държавите членки следва да могат да прилагат изцяло обвързани с времето такси за ползване за тежки превозни средства в участъците си от основната трансевропейска транспортна мрежа само в надлежно обосновани случаи. Такива надлежно обосновани случаи следва да бъдат ограничени до случаите, в които прилагането на ТОЛ такса за тежките превозни средства би довело до несъразмерни административни, инвестиционни и оперативни разходи в сравнение с очакваните приходи или ползи, генерирани например поради ограничената дължина на съответните участъци от пътя или относително ниската гъстота на населението или на пътното движение, или когато прилагането на ТОЛ такса би довело до отклоняване на трафика с отрицателно въздействие върху пътната безопасност или общественото здраве. Тази възможност за държавите членки в надлежно обосновани случаи е необходима за ключови съображения от обществен интерес, като например отчитането на трудната ситуация и изолацията на районите с ниска гъстота на населението, пътната безопасност или общественото здраве. Освен това прилагането на такси за ползване въз основа на време в тези надлежно обосновани случаи следва да бъде обвързано със спазването на процедурни изисквания: задължение за оценяване на необходимостта от такава система и задължение Комисията да бъде уведомена за нейното прилагане. Това уведомление следва да включва причини с подробно описание на конкретните обстоятелства, свързани с участъците от основната трансевропейска транспортна мрежа, спрямо които се прилагат такси за ползване въз основа на време.

- (13) Държавите членки, които към момента на влизане в сила на настоящата директива прилагат ТОЛ такси за своята основна трансевропейска транспортна мрежа или за част от нея, следва да могат да установят комбинирана система за таксуване за всички тежки превозни средства или за някои видове тежки превозни средства. Този вариант обаче следва да бъде възможен само като продължение и като допълнение към система за ТОЛ такси за основната трансевропейска транспортна мрежа по участъците, в които са разположени стратегически най-важните възли и връзки на трансевропейската транспортна мрежа, или за част от нея. Посочената система би позволила на държавите членки да разгърнат и разширят прилагането на принципите „потребителят плаща“ и „замърсителят плаща“ отвъд мрежата с ТОЛ такси, като прилагат такси за ползване за онези участъци от основната трансевропейска транспортна мрежа, които не са обхванати от ТОЛ такси, или за някои видове тежки превозни средства, като например попадащите в рамките на определен тонаж, които не подлежат на ТОЛ такси. По този начин комбинираната система за таксуване би подпомогнала държавите членки при постигането на по-нататъшен напредък и би осигурила по-екологичен автомобилен транспорт, по-специално когато не съществува система за таксуване и когато ТОЛ таксите не са икономически жизнеспособен или социално приемлив вариант. Освен това, за да се спазят изцяло принципите на устойчива мобилност, максималният размер на тези такси за ползване следва да варира в зависимост както от класа на емисии EURO, така и от класа емисии на CO<sub>2</sub> на превозното средство. Въз основа на всички тези съображения е безспорно, че прилагането на такава система, съчетаваща подход въз основа на времето и подход въз основа на разстоянието, би довело до много ползи; ето защо прилагането ѝ следва да бъде възможно и след края на преходния период за изцяло основаните на време системи. Най-късно пет години след влизането в сила на настоящата директива държавите членки следва, когато налагат пътни такси на тежкотоварни автомобили, да налагат ТОЛ такси или такси за ползване на всички тежкотоварни автомобили.

- (14) При засилването на принципите „потребителят плаща“ и „замърсителят плаща“ следва да се вземат предвид някои характеристики на държавите членки или на техните системи за ТОЛ такси и за такси за ползване. Например, по отношение на особено слабо населени райони или при особено големи мрежи от пътища с ТОЛ такси или такси за ползване следва да има възможност за освобождаване на участъци от пътя.
- (15) Някои държави членки разполагат с големи мрежи от платени пътища, които включват много други автомагистрала и пътища, освен онези, които са част от трансевропейската транспортна мрежа. Следователно прилагането на ТОЛ такси или такси за ползване за всички тежкотоварни автомобили би довело до значително по-голяма тежест, особено за малките и средните занаятчийски предприятия (много от които са заети със строителни дейности и които обикновено не извършват транспортни услуги). Тази тежест на свой ред би довела до по-високи цени, например в областта на строителството. Повишенията на цените би могло да означава, че по-специално бъдещите инвестиции, като например енергийно саниране на жилища и апартаменти, както и модернизацията на жилищната технология, са отложени или дори отменени. Също така занаятчийските предприятия понякога покриват дълги разстояния с превозни средства, за да извършат услугите си и тези пътувания не могат лесно да се извършат, като се използват други видове транспорт. Освен това предприятия от селските райони, които поради ниската гъстота на населението и търсенето в тези райони са зависими от способността си да предоставят услуги и строителни дейности в метрополни зони, се оказват в неблагоприятно конкурентно положение в сравнение с предприятията, развиващи дейност в големите градове или в покрайнините на метрополни зони. Поради това на държавите членки следва да се предостави възможността да предвидят някои освобождавания от таксуване като например за превозните средства, използвани за превоз на материали, оборудване или машини за ползване от водача по време на работата на водача или използвани за доставка на занаятчийски произведения.

- (16) За хората с увреждания може да бъде важна възможността да използват пътища, подлежащи на пътно таксуване, като автомагистрала, тунели или мостове, вместо да използват труднопроходими местни пътища. За да се даде възможност на хората с увреждания да използват пътища, подлежащи на пътно таксуване, без допълнителна административна тежест, държавите членки следва да могат да освобождават превозните средства на лица с увреждания от задължението да плащат ТОЛ такса или такса за ползване.
- (17) Държавите членки следва да бъдат насърчавани да вземат под внимание социално-икономическите фактори при прилагането на схеми за таксуване на пътната инфраструктура по отношение на леките автомобили. Например, таксите за леки автомобили биха могли да бъдат адаптирани, така че да се избегне прекомерното ощетяване на редовните ползватели.
- (18) Особено важно е държавите членки да въведат справедлива система за таксуване и по-специално такава система, която да не ощетява ползвателите на лични превозни средства, които поради факта, че живеят в селски райони или в труднодостъпни или изолирани райони, са принудени да използват по-често пътищата, за които се заплаща такса.
- (19) Както в случая на тежките превозни средства, важно е да се гарантира, че ако държавите членки въведат каквито и да било такси за ползване въз основа на време за леките превозни средства, тези такси са пропорционални, включително по отношение на периоди на ползване, по-кратки от една година. В това отношение е необходимо да се вземе предвид фактът, че леките превозни средства имат модел на използване, който се различава от този на тежките превозни средства. Изчисляването на пропорционални такси на основата на време може да се базира на наличните данни относно моделите на пътуване.

- (20) Съгласно Директива 1999/62/ЕО може да се наложи такса за външни разходи на ниво, близко до пределната социална цена за използването на съответното превозно средство. Този метод се оказва най-справедливият и ефективен начин да се вземат предвид отрицателните въздействия върху околната среда и здравето от замърсяването на въздуха и шума, предизвикани от тежките превозни средства, и би гарантирал тежките превозни средства да имат справедлив принос за постигането на целите за качеството на въздуха за Европа, посочени в Директива 2008/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>1</sup>, и на всички приложими гранични или целеви стойности за нивата на шума. Поради това следва да се улесни прилагането на такива такси. Таксуването на външните разходи следва да се прилага по-систематично. За да се подпомогне преминаването към пълно прилагане на принципа „замърсителят плаща“, държавите членки следва да прилагат таксуването на външните разходи по отношение на тежките превозни средства поне за замърсяването на въздуха в мрежите, обхванати от такса за инфраструктура.
- (21) За тази цел максималните среднопретеглени такси за външни разходи следва да се заменят с лесно приложими референтни стойности, актуализирани предвид инфлацията, постигнатия научен напредък в изчисляването на външните разходи за автомобилния транспорт и промяната на състава на автопарка.

---

<sup>1</sup> Директива 2008/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 21 май 2008 г. относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух за Европа (ОВ L 152, 11.6.2008 г., стр. 1).

- (22) Варирането на таксите за инфраструктура според класа на емисии EURO допринесе за използването на по-чисти превозни средства. При подновяването на автомобилните паркове обаче варирането на таксите на тази основа по междуградската мрежа се очаква да стане по-малко ефективно в средносрочен план. Поради това на държавите членки следва да бъде разрешено да прекратят варирането на ТОЛ таксите на тази основа.
- (23) Същевременно, тъй като делът на емисиите на CO<sub>2</sub> от тежките превозни средства се увеличава, следва да се въведе вариране на таксите за инфраструктура и на таксите за ползване в зависимост от класа емисии на CO<sub>2</sub>, което може да допринесе за подобрения в тази област. При общи системи на такси за ползване, които биха могли да допринесат за по-нататъшно хармонизиране, прилагането на варирането е по-сложно, най-вече поради условията, на които трябва да отговарят тези общи системи. Тъй като участващите държави членки трябва да се споразумеят за разпределението на приходите, постъпващи от таксата за ползване, като размерите ѝ са ограничени от разпоредбите, въведени с настоящата директива, както и да изменят международни споразумения, в този конкретен случай е оправдано да се предвиди осигуряването на допълнително време за въвеждане на вариране в зависимост от емисиите на CO<sub>2</sub>. Във всички случаи варирането следва да бъде замислено по начин, който да е в съответствие с Регламент (ЕС) 2019/1242.

- (24) Докато за справянето с емисиите на CO<sub>2</sub> не бъдат предвидени по-подходящи инструменти, като например хармонизирани данъци върху горивата, включително въглероден компонент, или докато автомобилният транспорт не бъде обхванат от система за търговия с емисии, на държавите членки следва също така да бъде позволено да прилагат такса за външни разходи, отразяваща разходите за емисиите на CO<sub>2</sub>. Когато това е обосновано от научни доказателства, държавите членки следва да имат възможност да прилагат по-високи такси за външни разходи за емисии на CO<sub>2</sub> в сравнение с референтните стойности, определени в настоящата директива.
- (25) За да се насърчи преходът към един по-чист автомобилен парк от тежки превозни средства, варирането на таксите за инфраструктура и на таксите за ползване в зависимост от емисиите им на CO<sub>2</sub> следва да бъде задължително, освен когато се прилага такса за външни разходи за емисиите на CO<sub>2</sub>.
- (26) За да се възнаградят най-ефективните тежките превозни средства, държавите членки следва да имат право да прилагат най-високото равнище на намаление на таксите за превозните средства, експлоатирани без емисии на отработени газове. За да се насърчи допълнително въвеждането на превозни средства с нулеви емисии, на държавите членки следва да се разреши временно да ги освобождават от пътни такси. По същите причини, а също и с цел делът на превозните средства, които се ползват от намаление на ТОЛ таксите, да остане стабилен през годините, като се гарантира сигурност на дългосрочното планиране за държавите членки по отношение на приходите от ТОЛ такси, новите превозни средства следва да бъдат разпределени в класове според емисиите на CO<sub>2</sub> въз основа на техните показатели спрямо траекторията за линейно намаляване на емисиите между 2021 и 2030 г., както е определено в Регламент (ЕС) 2019/1242.

(27) С цел да се гарантира ефективността и съгласуваността на варирането на таксите в зависимост от емисиите на CO<sub>2</sub> и на таксуването на външните разходи за емисиите на CO<sub>2</sub>, и двете от които имат за цел да дадат тласък на въвеждането на превозни средства с ниски и нулеви емисии, както и да се гарантира съгласувано прилагане на Директива 1999/62/ЕО с всеки друг инструмент за ценообразуване на въглеродните емисии, свързан с автомобилния транспорт, който бъде приет в бъдеще, Комисията следва своевременно да направи оценка на тяхната ефективност и необходимост. Въз основа на тази оценка Комисията, когато е целесъобразно, следва да предложи изменението на разпоредби за варирането на таксите в зависимост от емисиите на CO<sub>2</sub> и таксуване на външните разходи за емисиите на CO<sub>2</sub>, за да се предотврати двойно таксуване чрез различни инструменти за ценообразуване на въглеродните емисии. Въпреки че бъдещата мярка следва да гарантира правна сигурност и последователно прилагане на различните правила, настоящата директива следва да поясни, че държавите членки следва да не бъдат задължени да прилагат предвидената в настоящата директива система за вариране на емисиите на CO<sub>2</sub> след изтичане датата на прилагане на друг инструмент за ценообразуване на въглеродните емисии, приложим за автомобилния транспорт, който би могъл да бъде приет на равнището на Съюза, например на основание на 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 [2021/0211(COD)]. В случай че междуременно бъде приет друг инструмент за ценообразуване на въглеродните емисии, приложим за автомобилния транспорт, равнището на таксите за външни разходи за емисиите на CO<sub>2</sub> следва да бъде ограничено до необходимото за интернализирането на тези външни разходи и Комисията следва да бъде оправомощена да коригира референтните стойности, посочени в приложение Шв посредством делегирани актове.

- (28) За да се подпомогне опазването на автомобилното наследство на Съюза, държавите членки следва да могат да поставят превозните средства, които представляват исторически интерес, в специална категория с цел коригиране на различните такси, дължими съгласно настоящата директива.
- (29) Понастоящем Регламент (ЕС) 2019/1242 не определя траектории за намаляване на емисиите за групите от тежки превозни средства, които не са обхванати от член 2, параграф 1, букви а)–г) от посочения регламент. Във връзка с член 15 от него е възможно същият регламент да бъде изменен в бъдеще и да бъдат определени траектории за намаляване на емисиите за тези групи превозни средства. Ако се приеме такова изменение, варирането в таксите за инфраструктура и таксите за ползване за тежки превозни средства съгласно емисии на CO<sub>2</sub> класове 2 и 3 следва да се прилага и за тези групи превозни средства. Ако не се приеме такова изменение, варирането за тези групи превозни средства следва да се прави само за емисии на CO<sub>2</sub> класове 1, 4 и 5.
- (30) Комисията следва да обмисли предложение за изменение на Директива 1999/62/ЕО, ако е целесъобразно, с което да се въведат емисии на CO<sub>2</sub> класове 2 и 3 за емисиите на CO<sub>2</sub> от всички тежки превозни средства, като се следват принципите, прилагани за тежките превозни средства, регулирани понастоящем с Регламент (ЕС) 2019/1242, ако обхватът на същия регламент бъде разширен, за да обхваща и други тежки превозни средства.

- (31) Настоящата директива следва да насърчи намаляването на емисиите на CO<sub>2</sub> чрез технически подобрения на комбинациите от тежкотоварни автомобили и техните ремаркета и полуремаркета. Затова настоящата директива предвижда намаляване на пътните такси за тежкотоварни автомобили с ниски емисии на CO<sub>2</sub>. За пълна съгласуваност на нормативната уредба, след като бъдат налични сертифицирани по закон стойности за въздействието на ремаркета и полуремаркета върху емисиите на CO<sub>2</sub> от комбинациите от тежкотоварни автомобили, Комисията следва по целесъобразност да представи законодателно предложение за изменение на Директива 1999/62/ЕО за включване на такива сертифицирани стойности при определяне на намалението на пътните такси, предвидено в настоящата директива.
- (32) За да продължи да се насърчи обновяването на автомобилния парк и да се избегне изкривяването на пазара за употребявани тежки превозни средства, класификацията на превозните средства, които принадлежат към емисии на CO<sub>2</sub> класове 2 и 3, следва да бъде преразглеждана на всеки шест години от първоначалната им регистрация. За да се сведе до минимум административната тежест, не следва да се засяга валидността на таксите за използване, валидни преди датата на прекласифицирането.
- (33) Що се отнася до влизането в сила на прекласифицирането в системите за такси за ползване, изборът на подходящ модел зависи от конкретни съображения, отнасящи се до административните последици от това прекласифициране и неговите последици за приходите. Поради това решението за това как да се прилага прекласифицирането в системите за такси за ползване следва да бъде оставено на преценката на държавите членки (или в случай на общи системи, на групата от засегнати държави членки).

- (34) С цел да се осигури съгласуваното прилагане на варирането на ТОЛ таксата в зависимост от емисиите на CO<sub>2</sub>, е необходимо Директива 1999/37/ЕО на Съвета<sup>1</sup> да бъде изменена по такъв начин, че да изисква специфичните емисии на CO<sub>2</sub> от тежките превозни средства да бъдат отбелязани в свидетелството за регистрация, когато такива са налични в техния сертификат за съответствие. Ако Регламент (ЕС) 2019/1242 се измени по начин, който влияе върху отчитането на емисиите на CO<sub>2</sub>, дължащи се на използването на нисковъглеродни горива, може да е целесъобразно Комисията да направи оценка на необходимостта от подобряване на съгласуваността между настоящата директива и тези изменения. Важно е да се гарантира, че бордовото оборудване, използвано като част от услуга за пътно таксуване, съдържа данни за емисиите на CO<sub>2</sub> и за класа емисии на CO<sub>2</sub> на тежките превозни средства, както и че тези данни са на разположение за обмен на информация между държавите членки, както е посочено в Директива (ЕС) 2019/520.

---

<sup>1</sup> Директива 1999/37/ЕО на Съвета от 29 април 1999 г. относно документите за регистрация на превозни средства (ОВ L 138, 1.6.1999 г., стр. 57).

(35) Леките превозни средства пораждат две трети от отрицателните въздействия върху околната среда и човешкото здраве, причинени от автомобилния транспорт. Поради това е важно да се насърчи използването на най-чистите и икономични превозни средства чрез диференциране на пътните такси в зависимост от техните специфични емисии на CO<sub>2</sub> и на емисиите им на замърсители, определени в съответствие с Регламент (ЕС) 2017/1151<sup>1</sup> на Комисията и във връзка с Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета<sup>2</sup>. За да се насърчи използването на най-чистите и икономични превозни средства, държавите членки следва да могат да прилагат значително намалени пътни ТОЛ такси и такси за използване спрямо такива превозни средства. На държавите членки следва да се позволи да вземат предвид подобряването на екологичните характеристики на превозното средство, което е свързано с неговото преустройство за алтернативни горива. При това държавите членки следва да имат право да изключват горивата, произвеждани от суровини с висок риск от непреки промени в земеползването (НПЗ), за които се наблюдава значително разширяване на производствения район в терени с високи въглеродни запаси. Постоянният абонамент или всеки друг механизъм, одобрен от оператора на системата за ТОЛ такси, следва да позволява на ползвателите да се възползват от варирането на ТОЛ таксите или таксите за ползване, съответстващо на подобрените екологични характеристики на превозното средство след преустройството.

---

<sup>1</sup> 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 (ЕО) 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕО) № 692/2008, Регламент (ЕС) № 1230/2012 и за отмяна на Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията (ОВ L 175, 7.7.2017 г., стр. 1).

<sup>2</sup> Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства и за отмяна на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 (ОВ L 111, 25.4.2019 г., стр. 13).

- (36) За да не се наказва разработването и използването на леки превозни средства с нулеви емисии поради допълнителната тежест, свързана с технологията с нулеви емисии, на държавите членки следва да се разреши да прилагат намалени ставки или освобождавания по отношение на такива превозни средства.
- (37) Задръстванията по пътищата, за които всички моторни превозни средства допринасят в различна степен, представляват разход в размер на около 1% от БВП. Значителна част от този разход може да бъде отдадена на междуградските задръствания. Поради това следва да се позволи налагането на специфична такса за задръствания, стига тя да се прилага както за тежките, така и леките превозни средства. С оглед на потенциалния им принос за намаляване на задръстванията, държавите членки могат да изключат колективните превозни средства, а именно микробусите и автобусите, от налагането на подобна такса за задръствания. За да бъде ефективна и пропорционална, тази такса следва да се изчислява въз основа на пределния разход от задръстванията и да се диференцира според местоположение, време и категория на превозното средство.
- (38) Пътните такси могат да мобилизират ресурси, които да допринесат за финансирането на поддръжката и развитието на висококачествена транспортна инфраструктура. Поради това е целесъобразно да се изисква от държавите членки да докладват по подходящ начин за използването на тези приходи. Това следва да помогне по-конкретно за установяването на евентуални пропуски във финансирането и да засили положителното приемане на пътните такси от обществеността. В интерес на прозрачността би било целесъобразно държавите членки да разкриват на ползвателите на пътищата определена информация относно ТОЛ таксите и таксите за ползване, налагани на тяхна територия, като информацията относно използването на приходите, генерирани от прилагането на Директива 1999/62/ЕО, варирането на таксите за инфраструктура, таксите за външни разходи и общия приход, генериран от таксите за задръствания по категории превозни средства.

- (39) Таксите за задръствания следва да отразяват пропорционално действителните разходи, пряко породени от всяко превозно средство за другите ползватели на пътя, и непряко — за обществото като цяло. За да се избегне непропорционалното възпрепятстване на свободното движение на хора и стоки, тези такси следва да бъдат ограничени до конкретни размери, отразяващи пределните социални разходи на задръстванията при почти пълна пропускателна способност, а именно, когато обемът на трафика доближава максималната пропускателна способност на пътя. По същата причина таксата за задръствания не следва да се прилага в комбинация с такса за инфраструктура, която варира в зависимост от времето, деня или сезона с цел намаляване на задръстванията. За да се увеличи максимално положително въздействие на таксите за задръствания, приходите, генерирани от тях, следва да се разпределят за проекти, насочени към преодоляване на източниците на задръстване.
- (40) Като се има предвид фактът, че съществуващите концесионни договори може да съдържат различни мерки от предвидените в настоящата директива и за да се гарантира тяхната финансова жизнеспособност, е уместно да се изисква съществуващите концесионни договори да отговарят на изискването за вариране на таксата за инфраструктура само след като бъдат съществено изменени.

(41) Надценките, добавяни към таксата за инфраструктура, също могат да дадат полезен принос за решаването на проблемите, свързани със значителните щети за околната среда или задръстванията, предизвиквани от използването на определени пътища, не само в планинските райони. Настоящото ограничение, което ограничава използването на надценките за тези райони, следва да бъде премахнато. В случай че две или повече държави членки начисляват по-високи надценки по един и същ коридор, необходимо е да се вземе предвид, че тези надценки биха могли да имат отрицателни последици за други държави членки в същия коридор. Освен това, за да се избегне двойното таксуване на ползвателите, надценките следва да бъдат изключени по онези участъци от пътищата, за които се прилага такса за задръствания. За тази цел, за да се избегнат неблагоприятните последици за икономическото развитие на периферните райони и за да се гарантират еднакви условия за прилагането на настоящата директива, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия, за да отхвърли или да поиска изменение в плановете, представени от съответната държава членка, да добави надценка към таксата за инфраструктура, налагана за определени участъци от пътя, които редовно са претоварени, или чието използване от превозни средства нанася значителни щети на околната среда. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите-членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

- (42) За да се гарантират еднакви условия за прилагането на настоящата директива, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия да приема актове за изпълнение, за да определя еталонните емисии на CO<sub>2</sub> за подгрупите тежки превозни средства, които не са обхванати от член 2, параграф 1, букви а)–г) от Регламент (ЕС) 2019/1242. Комисията следва да възпроизведе данните за тези групи превозни средства, публикувани в доклада, посочен в член 10 от Регламент (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета<sup>1</sup>. С оглед на ограничения характер на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията, не е необходимо да се предвижда контрол от страна на комитет, съставен от представители на държавите членки, преди приемането им.
- (43) Когато дадена държава членка въведе система за пътно таксуване, предоставените компенсации биха могли в определени случаи да доведат до дискриминация на чуждестранните ползватели на пътищата. Поради това възможността за предоставяне на компенсация следва да бъде ограничена до случаите на ТОЛ таксите и не следва да бъде предоставяна при такси за ползване.
- (44) За да се използват потенциалните полезни взаимодействия между съществуващите системи за пътно таксуване и да се намалят оперативните разходи, Комисията следва да участва пълноценно в сътрудничеството сред държавите членки, които възнамеряват да въведат общи схеми за пътно таксуване.

---

<sup>1</sup> Регламент (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета от 28 юни 2018 г. относно мониторинга и докладването на емисиите на CO<sub>2</sub> и разхода на гориво на нови тежки превозни средства (ОВ L 173, 9.7.2018 г., стр. 1).

- (45) Необходимо е да се позволи на държавите членки да финансират изграждането, експлоатацията, поддръжката и разработването на енергийни или горивни инсталации за превозни средства с ниски и нулеви емисии, с цел да се улесни електрификацията на пътищата. По-специално, когато дадена държава членка възнамерява да финансира тези електрически инсталации независимо от финансирането на пътната инфраструктура, настоящата директива не следва да възпрепятства тази държава членка да събира такси за използването на такива инсталации.
- (46) Доколкото целта на настоящата директива, а именно да се гарантира, че националните такси за превозните средства за използване на определени инфраструктури се прилагат в съгласувана рамка, осигуряваща равно третиране в целия Съюз, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки, а поради трансграничния характер на автомобилния транспорт и проблемите, които с настоящата директива се цели да се разгледат, може да бъде по-добре постигната на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, посочен в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тази цел.
- (47) Необходимо е да се гарантира, че таксите за външни разходи продължават да отразяват разходите за замърсяването на въздуха, шума и изменението на климата, предизвикани от тежките превозни средства възможно най-точно, без схемата за таксуване да става прекалено усложнена, за да се насърчи използването на най-икономичните превозни средства и стимулите да продължат да бъдат ефективни, а диференцирането на пътните такси – актуално.

- (48) Поради това на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) за целите на приспособяването на референтните стойности на таксуване за външни разходи, посочени в приложения ШБ и ШВ към Директива 1999/62/ЕО в съответствие с научно-техническия прогрес. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междуинституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество<sup>1</sup>. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.
- (49) Поради това директиви 1999/62/ЕО, 1999/37/ЕО и (ЕС) 2019/520 следва да бъдат съответно изменени,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

---

<sup>1</sup> ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

*Член 1*  
*Изменения към Директива 1999/62/ЕО*

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 таксуването на 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, налагани за тежкотоварните превозни средства;
- б) ТОЛ таксите и таксите за ползване, налагани на превозните средства.

2. Настоящата директива не се отнася за превозните средства, които се използват изключително в неевропейските територии на държавите членки.

3. Настоящата директива не се отнася за превозни средства с регистрация в Канарските острови, Сеута и Мелиля, както и Азорските острови и Мадейра, които извършват превози изключително на тези територии или между тези територии и, съответно, континенталните територии на Испания и Португалия.

#### *Член 2*

1. За целите на настоящата директива:
  - 1) „трансевропейска пътна мрежа“ означава пътната транспортна инфраструктура, посочена в глава II, раздел 3 от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета\*, както е илюстрирано чрез картите в приложение I към същия регламент;
  - 2) „основна трансевропейска транспортна мрежа“ означава транспортна инфраструктура, установена в съответствие с глава III от Регламент (ЕС) № 1315/2013;
  - 3) „разходи за строителство“ означава разходите, свързани със строителството, включително разходите за финансиране, където е подходящо, на:
    - а) нова инфраструктура или нови подобрения на инфраструктурата, включително значителни структурни ремонти, или

- б) инфраструктура или подобрения на инфраструктурата, включително значителни структурни ремонти, завършени не повече от 30 години преди 10 юни 2008 г., където към 10 юни 2008 г. вече са били налице начини за таксуване, или завършени преди не повече от 30 години преди установяването на нови начини за таксуване, въведени след 10 юни 2008 г.; или
- в) инфраструктура или подобрения на инфраструктурата, завършени преди сроковете, посочени в буква б), когато:
  - і) държава членка е установила система за събиране на 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
  - іі) 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;
- 4) „финансови разходи“ означава лихви по заеми и възстановяване на финансиране със собствен капитал от акционерите;
- 5) „значителни структурни ремонти“ означава структурни ремонти с изключение на ремонтите, които повече не допринасят полза за ползвателите на пътищата, особено когато ремонтната дейност е заменена с препокриване на пътя или с друга строителна работа;

- б) „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; и
  - в) обозначен е специално като автомагистрала;
- 7) „ТОЛ такса“ означава определена сума, която се заплаща във връзка с превозно средство, въз основа на изминатото разстояние по дадена инфраструктура и в зависимост от типа превозно средство, заплащането на която дава право на същото превозното средство да използва инфраструктурата, и която се състои от една или повече от следните такси:
- а) такса за инфраструктура;
  - б) такса за задръствания; или
  - в) такса за външни разходи;

- 8) „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;
- 9) „такса за външни разходи“ означава такса, налагана с цел да се възстановят разходите, свързани с един или повече от следните фактори:
  - а) замърсяването на въздуха;
  - б) шумовото замърсяване, причинено от трафика; или
  - в) емисиите на CO<sub>2</sub>, дължащи се на трафика;
- 10) „разходи във връзка със замърсяването на въздуха, причинено от трафика“ означава стойността на вредите за човешкото здраве и на вредите за околната среда, причинени от изпускането на прахови частици и на прекурсори на озона, като NO<sub>x</sub> и летливи органични съединения, при експлоатацията на превозно средство;
- 11) „разходи във връзка с шумовото замърсяване, причинено от трафика“ означава стойността на вредите за човешкото здраве и на вредите за околната среда, причинени от шума, генериран от превозните средства или причинен от тяхното взаимодействие с пътната настилка;
- 12) „разходи във връзка с емисиите на CO<sub>2</sub>, дължащи се на трафика“ означава стойността на вредите, причинени от изпускането на CO<sub>2</sub> при експлоатацията на превозното средство;

- 13) „задръстване“ означава ситуация, при която обемът на трафика достига или надхвърля пропускателната способност на пътя;
- 14) „такса за задръствания“ означава такса, налагана на превозните средства с цел възстановяване на разходите, породени от задръстванията в дадена държава членка, и за намаляване на задръстванията;
- 15) „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 участъците от пътя, за които се плаща таксата през същия период;
- 16) „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;
- 17) „превозно средство“ означава моторно превозно средство с четири или повече колела или съчленена комбинация от превозни средства, предназначени или използвани за превоз на пътници или товари;
- 18) „тежко превозно средство“ означава моторно превозно средство, чиято технически допустима максимална маса с товар надвишава 3,5 тона;

- 19) „тежкотоварно превозно средство“ означава тежко превозно средство, предназначено за превоз на товари;
- 20) „автобус“ означава тежко превозно средство, предназначено за превоз на повече от осем пътници освен водача;
- 21) „леко превозно средство“ означава превозно средство, чиято технически допустима максимална маса с товар не надвишава 3,5 тона;
- 22) „лек автомобил“ означава леко превозно средство с четири колела, предназначено за превоз на не повече от осем пътници освен водача;
- 23) „превозно средство, което представлява исторически интерес“ означава превозно средство, което представлява исторически интерес и за което се съдържа определение в член 3, параграф 7 от Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета \*\*;
- 24) „микробус“ означава леко превозно средство, предназначено за превоз на повече от осем пътници освен водача;
- 25) „моторна каравана“ означава превозно средство с място за живеене, включващо седалки и маса, места за спане, които могат да са отделни или да се преобразуват от седалките, съоръжения за готвене и съхранение;

- 26) „леко търговско превозно средство“ означава леко превозно средство, предназначено за превоз на товари;
- 27) „фургон“ означава леко превозно средство по смисъла на част В, точка 4.2 от приложение I към Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета<sup>\*\*\*</sup>;
- 28) „емисии на CO<sub>2</sub>“ от тежко превозно средство означава неговите специфични емисии на CO<sub>2</sub>, предвидени в точка 2.3 от неговия информационен файл за клиента, както е определено в част II от приложение IV към Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията<sup>\*\*\*\*</sup>;
- 29) „превозно средство с нулеви емисии“ означава:
- а) тежко превозно средство с нулеви емисии, определено в член 3, точка 11 от Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета<sup>\*\*\*\*\*</sup>; или
  - б) всеки лек автомобил, микробус или леко търговско превозно средство без двигател с вътрешно горене;
- 30) „тежко превозно средство с ниски емисии“ означава:
- а) тежко превозно средство с ниски емисии съгласно определението в член 3, точка 12 от Регламент (ЕС) 2019/1242;

- б) или тежко превозно средство в обхвата на член 2, параграф 1, букви а)—г) от същия регламент, с емисии на CO<sub>2</sub>, които са под 50% от еталонните емисии на CO<sub>2</sub> за неговата група превозни средства, и което е различно от превозно средство с нулеви емисии;
- 31) „транспортен оператор“ означава всяко предприятие, което осъществява пътен превоз на пътници или стоки;
- 32) „превозно средство от клас емисии „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;
- 33) „тип тежко превозно средство“ означава категорията, в която се класифицира тежкото превозно средство в зависимост от броя на осите, размерите или масата му, или като се вземат предвид други показатели за класифициране, отразяващи щетите върху пътя, като класификационната система за щети върху пътя, посочена 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 които са видими;
- 34) „подгрупа превозни средства“ означава подгрупа превозни средства съгласно определението в член 3, точка 8 от Регламент (ЕС) 2019/1242;
- 35) „група превозни средства“ означава група превозни средства съгласно определението в таблица 1 от приложение I към Регламент (ЕС) 2017/2400;

- 36) „период за докладване за годината Y“ означава период за докладване за годината Y“ съгласно определението в член 3, точка 3 от Регламент (ЕС) 2019/1242;
- 37) „траектория за намаляване на емисиите“ за периода за докладване за година (Y) и подгрупа превозни средства (sg), а именно  $ET_{Y,sg}$ , означава произведението от годишния коефициент на намалението на емисиите на  $CO_2$  ( $R-ET_Y$ ) умножено по еталонните емисии на  $CO_2$  ( $rCO_{2sg}$ ) на подгрупата (sg), а именно  $ET_{Y,sg} = R-ET_Y \times rCO_{2sg}$ ; За годините  $Y \leq 2030$ , както  $R-ET_Y$ , така и  $rCO_{2sg}$  са определени в съответствие с точка 5.1 от приложение I към Регламент (ЕС) 2019/1242; За годините  $Y > 2030$ ,  $R-ET_Y$  е 0,70;  $rCO_{2sg}$  се прилага коригирано от делегираните актове, приети в съответствие с член 11, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2019/1242 за отчетните периоди, започващи след съответните дати на прилагане на същите делегирани актове;
- 38) „еталонни емисии на  $CO_2$  на група превозни средства“ означават:
- а) за превозни средства, обхванати от Регламент (ЕС) 2019/1242, сумата, изчислена в съответствие с формулата в приложение I, точка 3 към същия регламент;

- б) за превозни средства, които не попадат в обхвана на Регламент (ЕС) 2019/1242, средната стойност на всички емисии на CO<sub>2</sub> от превозните средства от тази група превозни средства, докладвани в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета<sup>\*\*\*\*\*</sup> за първия отчетен период, който започва след датата, от която съгласно член 24 от Регламент (ЕС) 2017/2400 се забранява регистрацията, продажбата или въвеждането в експлоатация на превозни средства от тази група превозни средства, които не отговарят на задълженията, посочени в член 9 от Регламент (ЕС) 2017/2400;
- 39) „концесионен договор“ означава концесия за строителство или концесия за услуги съгласно определението в член 5, точка 1, буква а) или б) от Директива 2014/23/ЕС на Европейския парламент и на Съвета<sup>\*\*\*\*\*</sup>;
- 40) „концесионна ТОЛ такса“ означава такса, наложена от концесионер в съответствие с концесионен договор;
- 41) „значително изменен начин за събиране на ТОЛ такса или за таксуване“ означава начин за събиране на ТОЛ такса или за таксуване, при който изменението на ставките се очаква да увеличи приходите с повече от 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 (ХИПЦ) в ЕС, от който се изключат енергията и непреработените храни, публикуван от Комисията (Евростат).

2. За целите на параграф 1, 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 събиране на ТОЛ такси, 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 вредните въздействия във връзка с шума, да въведе новаторски технологии или да повиши пътната безопасност и действителните плащания, направени от инфраструктурния оператор, съответстващи на обективни екологични елементи, като например защита срещу замърсяване на почвата.
3. Без да се засяга член 7га, параграф 3, държавите членки могат да третират моторните каравани или като автобуси, или като леки автомобили.

---

\* 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 и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ L 348 20.12.2013 г., стр. 1).

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

- \*\*\* Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО (ОВ L 151, 14.6.2018 г., стр. 1).
- \*\*\*\* Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията от 12 декември 2017 г. за изпълнение на Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на определянето на емисиите на CO<sub>2</sub> и разхода на гориво на тежки превозни средства и за изменение на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламент (ЕС) № 582/2011 на Комисията (ОВ L 349, 29.12.2017 г., стр. 1).
- \*\*\*\*\* Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> 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).
- \*\*\*\*\* Регламент (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета от 28 юни 2018 г., относно мониторинга и докладването на емисиите на CO<sub>2</sub> и разхода на гориво на нови тежки превозни средства (ОВ L 173, 9.7.2018 г., стр. 1);
- \*\*\*\*\* Директива 2014/23/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. за възлагане на договори за концесия (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 1).“

3) Член 7 и 7а се заменят със следното:

*„Член 7*

1. Без да се засяга член 9, параграф 1а, държавите членки могат да продължат да прилагат или да въвеждат ТОЛ такси и/или такси за ползване на трансевропейската пътна мрежа или на определени участъци от нея, както и на онези допълнителни участъци от своята мрежа от автомагистралаи, които не са част от трансевропейската пътна мрежа, съгласно условията, предвидени в параграфи 4—14 от настоящия член и в членове 7а—7к.
2. Параграф 1 не засяга правото на държавите членки при спазване на ДФЕС 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. Таксите за изминато разстояние и таксите за ползване, които се налагат за пътища извън трансевропейската пътна мрежа и пътища, различни от магистралаи, спазват условията, определени в параграфи 4 и 5 от настоящия член, в член 7а и в член 7й, параграфи 1, 2 и 4.

3. 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 превозни средства, автобусите, леките превозни средства, леките търговски превозни средства, микробусите и леките автомобили, могат да бъдат въведени или поддържани независимо една от друга. Когато обаче държавите членки таксуват леките автомобили, те също така таксуват леките търговски превозни средства.
4. 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 7ва, параграф 3, член 7жа, параграф 1 и член 7жб, параграф 2 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 7ва, параграф 3, член 7жа, параграф 1 и член 7жб, параграф 2 не би било технически осъществимо за въвеждането на такова диференциране в съответната система за ТОЛ такси;
- б) прилагането на член 7ва, параграф 3, член 7жа, параграф 1 и член 7жб, параграф 2 би довело до отклоняване на най-замърсяващите превозни средства, с отрицателно въздействие върху безопасността по пътищата и общественото здраве.

Държава членка, която реши да не прилага член 7ва, параграф 3, член 7жа, параграф 1 и член 7жб, параграф 2 в съответствие с втора алинея от настоящия параграф, уведомява Комисията за своето решение.

5. ТОЛ таксите и таксите за ползване не водят до дискриминация, пряка или непряка, на основата на:
  - а) националността на ползвателя на пътя;
  - б) държавата членка или третата държава, в която се е установил транспортният оператор;
  - в) държавата членка или третата държава на регистрация на превозното средство; или
  - г) началната или крайната точка на транспортната операция.
  
6. Държавите членки могат да предвидят намалени ТОЛ такси или такси за ползване за определени участъци от пътя или напълно да изключат определени участъци от пътя от пътни такси, по-специално когато движението е с ниска интензивност в слабо населени райони.

7. В случай на пътни инфраструктури, обхванати от концесионни договори, когато договърът е подписан преди ... [датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение] или офертите или отговорите на покани за провеждане на преговори съгласно договорената процедура в рамките на процес за възлагане на обществена поръчка са получени преди ... [датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение], държавите членки могат да изберат да не прилагат член 7ва, параграф 3, член 7ж, параграфи 1 и 2, член 7жа и член 7жб по отношение на ТОЛ таксите и таксите за ползване за тези инфраструктури, докато концесионният договор не бъде подновен или разпоредбите за ТОЛ таксите или таксуването не претърпят съществено изменение.
8. Параграф 7 се прилага и за дългосрочни договори, сключени между публичен и непубличен субект, подписани преди ... [датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение] за извършването на работи и/или управлението на услуги, различни от извършването на работи, които не включват прехвърлянето на риска, свързан с търсенето.
9. Държавите членки могат да предвидят намалени ТОЛ такси или такси за ползване, или освобождаване от тези такси за:
  - а) тежки превозни средства, които са изключени от изискването да монтират и използват записващо оборудване съгласно Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета\*;

- б) тежкотоварни превозни средства с технически допустима максимална маса в натоварено състояние над 3,5 тона и по-малка от 7,5 тона, използвани за превоз на материали, оборудване или машини за употреба от водача в хода на неговата работа или за доставка на занаятчийски произведения, когато превозът не се извършва за чужда сметка или срещу възнаграждение;
  - в) всички превозни средства, обхванати от условията, посочени в член 6, параграф 2, букви а) и б), или всички превозни средства, използвани или притежавани от хора с увреждания;
  - г) превозни средства с нулеви емисии с технически допустима максимална маса с товар до 4,25 тона.
10. Считано от ... [8 години след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение], държавите членки не прилагат такси за ползване за тежки превозни средства по основната трансевропейска транспортна мрежа.
11. Чрез дерогация от параграф 10 държавите членки могат да налагат такси за ползване за тежки превозни средства в участъци от основната трансевропейска транспортна мрежа, но само в надлежно обосновани случаи, в които прилагането на ТОЛ такса:
- а) включва непропорционални административни, инвестиционни и оперативни разходи в сравнение с очакваните приходи или ползи, които би генерирала такава такса, например поради ограничената дължина на съответните участъци от пътя или относително ниската гъстота на населението, или относително ниския трафик; или

- б) води до отклоняване на трафика с отрицателно въздействие върху пътната безопасност или общественото здраве.

Преди прилагането на тези ГОЛ такси държавите членки уведомят Комисията за намерението си да направят това. Това уведомление включва причините, обосноваващи, в светлината на първа алинея, прилагането на таксата за ползване на базата на обективни критерии и ясна информация за превозните средства и участъците от пътя, обхванати от таксата за ползване.

Държавите членки могат да подадат едно-единствено уведомление за повече участъци от пътя, обхванати от освобождаванията, при условие че за всеки участък е включена обосновка.

12. Когато държавите членки прилагат обща система за такси за ползване в съответствие с член 8, те адаптират или прекратяват функционирането на общата система до ... [10 години след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение].

13. По отношение на тежкотоварните превозни средства, до ... [5 години след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение] всяка държава членка може да избере да прилага ТОЛ такси или такси за ползване единствено за тежкотоварните превозни средства, чиято технически допустима максимална маса с товар е не по-малка от 12 тона, когато се счете, че начисляването на ТОЛ такси или такси за ползване за тежкотоварните превозни средства с маса по-малка от 12 тона:
- а) би довело, в резултат на отклоняване на движението, до значителни неблагоприятни последици 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, 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 превозни средства, чиято технически допустима максимална маса с товар е не по-малка от 12 тона, информират Комисията за своето решение заедно с мотивите, на които то се основава.

14. Когато ТОЛ такси се прилагат за всички тежки превозни средства, държавите членки могат да изберат да възстановяват различен процент разходи от автобусите и моторните каравани, от една страна, и от тежкотоварните превозни средства, от друга страна.

15. До ... [пет години след датата на влизането в сила на настоящата директива за изменение] Комисията извършва оценка на прилагането и ефективността на настоящата директива по отношение на таксуването на лекотоварните превозни средства.

При тази оценка се взема предвид развитието на системите за таксуване, прилагани за леките превозни средства, по отношение на вида на таксуване, прилаган за различните категории превозни средства, обхвата на съответната мрежа, пропорционалността на ценообразуването и други имащи отношение елементи.

Въз основа на тази оценка, когато е целесъобразно, Комисията прави законодателно предложение за изменение на имащите отношение разпоредби на настоящата директива.

---

\* 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).

## Член 7а

1. Таксите за ползване са пропорционални на продължителността на ползване на инфраструктурата.
2. Ако 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 надвишава 10% от годишния размер, седмичният размер не надвишава 5% от годишния размер, а дневният размер не надвишава 2% от годишния размер.

Държава членка може да прилага само годишни такси за превозните средства, регистрирани в нея.

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

3. Ако се прилагат такси за ползване по отношение на леките автомобили, ползването на инфраструктурата се предлага най-малко за следните периоди: ден, седмица или 10 дни, или и двете, месец или два месеца, или и двете, и година. Размерът на двумесечната такса не надвишава 30% от размера на годишната, размерът на месечната такса не надвишава 19% от размера на годишната, размерът на 10-дневната такса не надвишава 12% от размера на годишната, размерът на седмичната такса не надвишава 11% от размера на годишната, а размерът на дневната такса не надвишава 9% от размера на годишната.

Държавите членки могат да ограничат дневната такса за ползване само до целите на транзитно преминаване.

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 ... [датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение], държавите членки могат да запазят ставките, надхвърлящи определените в първа алинея граници, при условие че са били в сила преди тази дата, и може да запази съответстващите по-високи ставки 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 ... [8 години след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение].

4. За микробусите и леките търговски превозни средства държавите членки спазват параграф 2 или параграф 3. Когато държавите членки въвеждат различни такси за ползване за леките търговски превозни средства в сравнение с леките автомобили, те определят по-високи такси за ползване за леките търговски превозни средства, отколкото за леките автомобили.

5. До ... [5 години след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение] Комисията прави оценка на техническата и правната осъществимост на диференцираното третиране на различните леки търговски превозни средства в зависимост от това дали засегнатото леко търговско превозно средство е оборудвано с тахограф. Въз основа на тази оценка, когато е целесъобразно, Комисията прави законодателно предложение за съответно изменение на настоящата директива.“

4) Вмъква се следният член:

*„Член 7аа*

1. Държавите членки, които са прилагали ТОЛ такси по своята основна трансевропейска транспортна мрежа или част от нея преди ... [датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение], могат да въведат комбинирана система за таксуване за всички тежки превозни средства или за някои видове тежки превозни средства.
2. В тази комбинирана система за таксуване държавите членки могат, независимо от член 7, параграф 10, да прилагат такси за ползване за всички тежки превозни средства или за някои видове тежки превозни средства, включително за някои категории тонаж на тежките превозни средства, по основната трансевропейска транспортна мрежа или части от нея, в съответствие с член 7, параграф 4.

3. Таксите за ползване, посочени в параграф 2 от настоящия член, варират в съответствие с член 7жа и в зависимост от класа емисии EURO. Освен това държавите членки определят размера на таксите за ползване, включително административните разходи, за засегнатите тежки превозни средства, на ниво, което не е по-високо от максималните размери, предвидени в приложение II.
  4. Държавите членки, въвели комбинирана система за таксуване, извършват оценка на въздействието или анализ, разясняващ и обосноваващ въвеждането ѝ, като Комисията се уведомява за тази оценка или този анализ най-малко шест месеца преди въвеждането на системата.“
- 5) Членове 7б и 7в се заменят със следното:

*„Член 7б*

1. Таксата за инфраструктура за тежките превозни средства се основава на принципа на възстановяване на инфраструктурните разходи.  
Среднопретеглената такса за инфраструктура за тежките 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 тежките превозни средства, и с превозните средства, подлежащи на такова таксуване. Държавите членки могат да предпочетат да се възстановява само определен процент от тези разходи.

#### Член 7в

1. Държавите членки могат да запазят или да въведат такса за външни разходи, свързана с разходите във връзка със замърсяването на въздуха, причинено от трафика, шумово замърсяване, емисии на CO<sub>2</sub> или всяка комбинация от тези елементи.

Когато за тежките превозни средства се прилага такса за външни разходи, държавите членки я варират и я определят в съответствие с минималните изисквания и методите, посочени в приложение IIIа, и спазват референтните стойности, изложени в приложения IIIб и IIIв. Държавите членки могат да предпочетат да се възстановява само определен процент от тези разходи.

2. Размерът на таксата за външни разходи се определя от съответната държава членка. Ако държава членка определи орган за тази цел, посоченият орган е правно и финансово независим от организацията, която управлява или събира цялата такса или част от нея.
3. Държавите членки могат да прилагат изключения, които позволяват корекция на таксите за външни разходи за превозните средства, които представляват исторически интерес.“

б) Вмъкват се следните членове:

*„Член 7ва*

1. Когато налагат такса за външни разходи във връзка със замърсяването на въздуха или шумовото замърсяване, държавите членки вземат предвид разходите, свързани с мрежата или с частта от мрежата, за която се налага тази такса, и превозните средства, които подлежат на това таксуване.
2. 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.

3. От ... [4 години след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение] държавите членки прилагат такса за външни разходи във връзка със замърсяването на въздуха, причинено от трафика, за тежките превозни средства по ТОЛ мрежата, посочена в член 7, параграф 1.

Чрез дерогация от първа алинея, държавите членки могат да решат да не прилагат такса за външни разходи на онези участъци от пътя, където това би довело до отклоняването на най-замърсяващите превозни средства с негативни последици върху безопасността по пътищата и общественото здраве.

4. Държавите членки могат да направят оценка на възможността да прилагат такса за външни разходи за емисии на CO<sub>2</sub> и за замърсяване на въздуха или отстъпки, свързани с тези емисии, когато концесионните ГОЛ такси не варират в съответствие с член 7жа, в съответствие с членове 7ж и 7жа за тежките превозни средства и в съответствие с член 7жб за леките превозни средства.

Резултатът от посочената незадължителна оценка, включително обосновка на причината, поради която таксата за външни разходи или отстъпката не се прилага, се съобщава на Комисията.

#### *Член 7вб*

1. Държавите членки могат да прилагат по-високи такси за външни разходи за емисиите на CO<sub>2</sub> в сравнение с референтните стойности, посочени в приложение Шв, при условие че това се прави по недискриминационен начин и не надвишава повече от два пъти стойностите, посочени в приложение Шв. Когато държавите членки прилагат настоящия параграф, те обосновават своето решение и уведомяват за това Комисията в съответствие с приложение Ша.
2. За автобусите държавите членки могат да решат да прилагат същите или по-ниски стойности от прилаганите за тежкотоварните превозни средства.
3. Таксата за външни разходи за емисиите на CO<sub>2</sub> може да се комбинира с такса за инфраструктура, която е била варирана в съответствие с член 7жа.

4. До ... [5 години след влизането в сила на настоящата директива за изменение] Комисията прави оценка на прилагането и ефективността на таксуването за външни разходи за емисиите на CO<sub>2</sub>, както и съгласуваността му с Директива 2003/87/ЕО на Европейския Парламент и на Съвета\* и Директива 2003/96/ЕО на Съвета\*\*. Въз основа на тази оценка, когато е целесъобразно, Комисията прави законодателно предложение за изменение на настоящия член. В случай че настоящият член не е бил съответно изменен до 1 януари 2027 г., но Директива 2003/87/ЕО или Директива 2003/96/ЕО са били изменени по начин, който да доведе до ефективно интернализиране на поне част от външните разходи за емисиите на CO<sub>2</sub> от автомобилния транспорт, Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 9г от настоящата директива за изменение на приложение Шв към настоящата директива, за да коригира референтните стойности на таксата за външни разходи за емисиите на CO<sub>2</sub>, като взема предвид действителната цена на въглеродните емисии, прилагана за горивата за автомобилен транспорт в Съюза.

---

\* Директива 2003/87/ЕО на Европейския Парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 г. за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета (ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32).

\*\* Директива 2003/96/ЕО на Съвета от 27 октомври 2003 г. относно реструктурирането на правната рамката на Общността за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията (ОВ L 283, 31.10.2003 г., стр. 51).“

(7) Член 7г се заменя със следното:

„Член 7г

Не по-късно от шест месеца след приемането на нови и по-строги EURO стандарти за емисиите Комисията представя, ако е необходимо, законодателно предложение, за да определи съответните референтни стойности в приложение IIIб и за адаптиране на максималните ставки на таксите за ползване в приложение II.“

(8) Вмъква се следният член:

„Член 7га

1. Държавите членки могат, в съответствие с изискванията, определени в приложение V, да въведат такса за задръствания на всеки участък от своята пътна мрежа, който се повлиява от задръстване. Таксата за задръствания може да се прилага само за тези участъци от пътя, по които редовно стават задръствания, и само през периодите, в които обикновено има задръствания.
2. Държавите членки определят участъците от пътя и периодите, посочени в параграф 1, въз основа на обективни критерии, свързани с равнището на което пътищата и техните околности са засегнати от задръстванията, измерено *inter alia* чрез 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 обаче могат да освободят частично или изцяло микробусите и автобусите от таксите за задръствания с цел стимулиране на колективния транспорт, на социално-икономическото развитие и на териториалното сближаване. Моторните каравани, независимо от тяхната технически допустима максимална маса с товар, не се считат за автобуси за целите на настоящия параграф.
4. Таксата за задръствания се определя в съответствие с минималните изисквания, посочени в приложение V. Тя отразява разходите, наложени от дадено превозно средство върху другите ползватели на пътя и непряко върху обществото, и спазва референтните стойности, посочени в приложение VI за всеки тип път. Когато държава членка възнамерява да прилага такси за задръствания, по-високи от референтните стойности, посочени в приложение VI, тя уведомява Комисията в съответствие с изискванията, посочени в приложение V.

Приходите, генерирани от такси за задръствания, или паричната равностойност на тези приходи, се използват за решаване на проблема със задръстванията или за развитие на устойчив транспорт и мобилност като цяло.

Когато тези приходи се разпределят към общия бюджет, за дадена държава членка се счита, че е приложила втора алинея, ако тя прилага политики за финансова подкрепа за справяне с проблема със задръстванията или развива устойчив транспорт и мобилност, чиято стойност е равна на приходите, генерирани от таксите за задръствания.

5. Държавите членки установяват подходящи механизми за наблюдение на въздействието на таксите за задръствания и преразглеждане на техния размер. Всяка държава членка преразглежда размера на таксите редовно, поне веднъж на три години, за да гарантират, че те не надвишават разходите, които задръстванията предизвикват в същата държава членка по участъците от пътя, за които се прилага таксата за задръствания.“

9) В член 7д параграфи 1 и 2 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 концесионния договор.“

10) 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 участъци от пътя, 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 основната трансевропейска транспортна мрежа, 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 среднопотеглената такса за инфраструктура, изчислена в съответствие с член 7б, параграф 1 и член 7д от настоящата директива, с изключение на случаите, когато генерираният приход се инвестира в трансгранични участъци от основен коридор на мрежата, установен в съответствие с глава IV от Регламент (ЕС) № 1315/2013, като в този случай надценката не може да надвишава 25% от посочената среднопотеглена такса за инфраструктура, или когато две или повече държави членки прилагат надценка по един и същ коридор, като в този случай, със съгласието на всички държави членки, които са част от този коридор и са съседни на държавите членки, на чиято територия попада участъкът от коридора, за който се прилага надценката, тази надценка може да надвишава 25%, но не може да надвишава 50% от посочената среднопотеглена такса за инфраструктура;
- 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 транспортна инфраструктура или транспортни услуги, 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.

2. В случай на нов трансграничен проект надценка може да се добави само ако всички държави членки, участващи в проекта, са съгласни.
3. Надценка може да бъде приложена към такса за инфраструктура, която е била варирана в съответствие с член 7ж, 7жа или 7жб.
4. 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 от настоящия член, или ако счете, че тя ще окаже значително неблагоприятно влияние върху икономическото развитие на периферните региони, тя може да приеме актове за изпълнение, да отхвърли или да поиска изменение в плановете 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.
5. Надценка не може да се прилага на участъци от пътя, на които се налага такса за задръствания.

## Член 7ж

1. Таксата за инфраструктура може да бъде варирана 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 са спазени следните условия:
  - а) варирането е прозрачно, разгласява се публично и е достъпно 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 шест часа на ден;
  - д) варирането се определя и прилага по прозрачен и неутрален по отношение на приходите начин за участък от пътя, засегнат от задръствания, чрез предлагане на намалени ставки за ТОЛ такси на ползвателите на пътя, които пътуват извън върховите периоди, и чрез прилагане на увеличени ставки за ТОЛ такси за ползвателите на пътя, които пътуват през върховите периоди по един и същ участък от пътя;
  - е) на съответния участък от пътя не се налага такса за задръствания.

Държава членка, която желае да въведе подобно вариране или да измени съществуващо такова, уведомява Комисията за това и ѝ предоставя необходимата информация, за да може тя да се убеди, че условията са изпълнени.

2. До прилагането на посоченото в член 7жа вариране на таксите за инфраструктура и таксите за ползване по отношение на тежките превозни средства държавите членки варират таксата за инфраструктура според класа 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 EURO стандарти за емисии. След като таксите за инфраструктура и таксите за ползване бъдат варираны съгласно член 7жа, държавите членки могат да преустановят варирането спрямо класа емисии EURO.

Чрез дерогация от първа алинея, една държава членка може да реши да не приложи изискването за промени на таксата за инфраструктура, ако се прилага едно от следното:

- а) това би подкопало сериозно съгласуваността на системите за събиране на ТОЛ такси на нейна територия;
- б) за съответната система за събиране на ТОЛ такси би било технически неосъществимо въвеждането на такова диференциране;
- в) това би довело до отклоняването на превозните средства, причиняващи най-голямо замърсяване и с отрицателно въздействие върху безопасността по пътищата и общественото здраве;

- г) ТОЛ таксата включва такса за външни разходи във връзка със замърсяването на въздуха.

Комисията се уведомява за всяка такава дерогация или освобождаване.

3. Посочените в настоящия член варираня не са предназначени да генерират допълнителни приходи.“

- 11) Вмъкват се следните членове:

*„Член 7жа*

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

Държавите членки прилагат това вариране за подгрупите на тежките превозни средства, обхванати от член 2, параграф 1, букви а)—г) от Регламент (ЕС) 2019/1242, най-късно две години след публикуването на еталонните емисии на CO<sub>2</sub> за тези подгрупи превозни средства в актовете за изпълнение, приети в съответствие с член 11, параграф 1 от посочения регламент.

За емисиите на CO<sub>2</sub> класове 1, 4 и 5, посочени в параграф 2 от настоящия член, посоченото вариране се прилага за групите тежки превозни средства, които не попадат в обхвата на член 2, параграф 1, букви а)—г) от Регламент (ЕС) 2019/1242, най-късно две години след публикуването на еталонните емисии на CO<sub>2</sub> в актовете за изпълнение, приети съгласно параграф 7 от настоящия член, за съответната група. Когато точка 5.1 от приложение I към Регламент (ЕС) 2019/1242 се изменя чрез законодателен акт на Съюза по такъв начин, че да се обхванат еталонните емисии на CO<sub>2</sub>, отнасящи се до дадена група тежки превозни средства, тези еталонни емисии на CO<sub>2</sub> вече не се определят съгласно параграф 7 от настоящия член, а в съответствие с точка 5.1 от приложение I към посочения регламент.

Когато траекториите за намаляване на емисиите за групите тежки превозни средства, които не са обхванати от член 2, параграф 1, букви а)—г) от Регламент (ЕС) 2019/1242, са определени чрез законодателен акт на Съюза, изменящ точка 5.1 от приложение I към същия регламент, вариранията за емисиите на CO<sub>2</sub> класове 2 и 3, както са определени в параграф 2 от настоящия член, се прилагат от датата на влизане в сила на новите траектории за намаляване на емисиите.

Без да се засяга намалението на ставките за таксите, предвидено в параграф 3, държавите членки могат да предвидят намалени ставки за таксите за инфраструктура или таксите за ползване, или освобождаване от задължението за плащане на такива такси за превозните средства с нулеви емисии от всяка група превозни средства, от ... [датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение] до 31 декември 2025 г. Считано от 1 януари 2026 г., тези намаления се ограничават до 75% спрямо таксата, приложима за емисиите на CO<sub>2</sub> клас 1, както е определено в параграф 2.

2. Без да се засяга параграф 1, за всеки тип тежки превозни средства държавите членки определят следните класове емисии на CO<sub>2</sub>:
  - а) емисии на CO<sub>2</sub> клас 1 — превозни средства, които не попадат в никой от класовете емисии на CO<sub>2</sub>, посочени в букви б)–д);
  - б) емисии на CO<sub>2</sub> клас 2 — превозни средства от подгрупа превозни средства sg, регистрирани за първи път през периода за докладване за годината Y с емисии на CO<sub>2</sub> от над 5% под траекторията за намаляване на емисиите за периода за докладване за годината Y и подгрупата превозни средства sg, които обаче не принадлежат към никой от класовете емисии на CO<sub>2</sub>, посочени в букви в), г) и д);

- в) емисии на CO<sub>2</sub> клас 3 — превозни средства от подгрупа превозни средства sg, регистрирани за първи път през периода за докладване за годината Y с емисии на CO<sub>2</sub> от над 8% под траекторията за намаляване на емисиите за периода за докладване за годината Y и подгрупата превозни средства (sg), които обаче не принадлежат към никой от класовете емисии на CO<sub>2</sub>, посочени в букви г) и д);
- г) емисии на CO<sub>2</sub> клас 4 — тежки превозни средства с ниски емисии;
- д) емисии на CO<sub>2</sub> клас 5 — превозни средства с нулеви емисии.

Държавите членки гарантират, че класификацията на превозно средство, принадлежащо към клас емисии на CO<sub>2</sub> 2 или 3, се преразглежда на всеки шест години след датата на първата му регистрация, и когато е приложимо, превозното средство се прекласифицира в съответния клас емисии въз основа на приложимите към съответния момент прагове. По отношение на таксата за ползване прекласифицирането влиза в сила най-късно в първия ден от неговата валидност, настъпващ на или след датата на това прекласифициране.

3. Без да се засяга параграф 1, намалените такси се прилагат за превозните средства от емисии на CO<sub>2</sub> класове 2, 3 и 4 и 5, както следва:

- а) емисии на CO<sub>2</sub> клас 2 — намаление с 5% – 15% в сравнение с таксата, приложима за клас 1 на емисиите на CO<sub>2</sub>;

- б) емисии на CO<sub>2</sub> клас 3 — намаление с 15% – 30% в сравнение с таксата, приложима за клас 1 на емисиите на CO<sub>2</sub>;
- в) емисии на CO<sub>2</sub> клас 4 — намаление с 30% – 50% в сравнение с таксата, приложима за клас 1 на емисиите на CO<sub>2</sub>;
- г) емисии на CO<sub>2</sub> клас 5 — намаление с 50% – 75% в сравнение с таксата, приложима за клас 1 на емисиите на CO<sub>2</sub>;

Когато таксата за инфраструктура или таксата за ползване варира също съгласно класа на емисии EURO, намаленията, посочени в първа алинея, се прилагат като се взима предвид таксата, прилагана за най-строгите EURO стандарти за емисии.

- 4. Посочените в настоящия член варираня не са предназначени да генерират допълнителни приходи.
- 5. Чрез дерогация от параграф 1 дадена държава членка може да реши да не прилага изискването за вариране на таксата за инфраструктура в съответствие с параграф 2 член, когато се начислява и варира такса за външни разходи за емисии на CO<sub>2</sub> съгласно референтните стойности на таксата за външни разходи за емисии на CO<sub>2</sub>, в приложение IIIв.

6. По участъци от пътя, където превозно средство се експлоатира без емисии на CO<sub>2</sub> по проверим начин, държавите членки могат да прилагат намалени такси за това превозно средство в съответствие с клас 5 на емисиите на CO<sub>2</sub>.  
Държавите членки, които се възползват от посочената възможност, прилагат таксите, приложими за клас 1 на емисиите на CO<sub>2</sub> за това превозно средство на други участъци от пътя.
7. Комисията приема актове за изпълнение, за да определи еталонните емисии на CO<sub>2</sub> за групите превозни средства, които не са обхванати от член 2, параграф 1, букви а)—г) от Регламент (ЕС) 2019/1242.

В тези актове за изпълнение се възпроизвеждат данните за всяка група превозни средства, публикувани в доклада, посочен в член 10 от Регламент (ЕС) 2018/956. Комисията приема тези актове за изпълнение най-късно шест месеца след публикуването на съответния доклад, посочен в член 10 от Регламент (ЕС) 2018/956.

8. До ... [5 години след датата на влизането в сила на настоящата директива за изменение] Комисията прави оценка на прилагането и ефективността от варирането на таксите на базата на емисиите на CO<sub>2</sub>, посочени в настоящия член, както и дали е все още необходимо и съгласуваността му с директиви 2003/87/ЕО и 2003/96/ЕО. Когато е целесъобразно, въз основа на тази оценка Комисията прави законодателно предложение за изменение на съответните разпоредби на настоящата директива по отношение на варирането на таксите въз основа на емисиите на CO<sub>2</sub>.

9. На всеки пет години след ... [датата на влизането в сила на настоящата директива за изменение] Комисията преразглежда максималните ставки на таксите за ползване в приложение II и равнищата на намаление, посочени в параграф 3, и когато е целесъобразно прави законодателно предложение въз основа на резултатите от този процес на преразглеждане за изменение на посочените разпоредби.
10. На всеки 30 месеца след ... [датата на влизането в сила на настоящата директива] Комисията изготвя доклад с оценка на целесъобразността на праговете за емисии на CO<sub>2</sub> класове 2 и 3, посочени в член 7жа, параграф 2, букви б) и в) към настоящата директива, по отношение на еталонните емисии, публикувани в съответствие с член 11, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2019/1242, или на емисиите на CO<sub>2</sub>, докладвани в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/956, и при целесъобразност прави законодателно предложение за изменение на тези прагове въз основа на резултатите от тази оценка.
11. Прилагането на варирането на таксите на базата на емисиите на CO<sub>2</sub>, посочено в настоящия член, не е задължително там, където се прилага друга мярка на Съюза за ценообразуване на въглеродните емисии от горивата в автомобилния транспорт.

## Член 7жб

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 CO<sub>2</sub>, взети заедно, или претеглените емисии, взети заедно, записани в позиция 49 от сертификата за съответствие на превозното средство, и от класа на емисии EURO.

Без да се засягат разпоредбите на параграф 2 от настоящия член, по-ниски ставки на ТОЛ таксите и таксите за ползване се прилагат за леките автомобили, микробусите и леките търговски превозни средства, които отговарят едновременно на следните две условия:

- a) специфичните им емисии на CO<sub>2</sub>, определени в съответствие с Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията\*, са равни на нула или са под посочените по-долу равнища:
  - i) за периода 2021—2024 г.: целите за автомобилния парк на целия ЕС<sub>2021</sub>, определени в съответствие с част А, точка 6 и част Б, точка 6 от приложение I към Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета\*\*;
  - ii) за периода 2025—2029 г.: целите общо за автомобилния парк на ЕС, определени в съответствие с част А, точка 6.1.1 и част Б, точка 6.1.1 от приложение I към Регламент (ЕС) 2019/631;

- iii) за периода от 2030 г. нататък: целите общо за автомобилния парк на ЕС, определени в съответствие с част А, точка 6.1.2 и част Б, точка 6.1.2 от приложение I към Регламент (ЕС) 2019/631;
  - б) емисиите им на замърсители, определени в съответствие с Регламент (ЕС) 2017/1151, съответстват на посочените в таблицата в приложение VII към настоящата директива. Държавите членки могат да прилагат намалението за превозни средства с нулеви емисии, посочено в приложение VII към настоящата директива, без да прилагат намаления за другите категории характеристики на емисиите, посочени в същото приложение.
2. Считано от 1 януари 2026 г., когато това е технически осъществимо, държавите членки варират ТОЛ таксите и размера на годишните такси за ползване за фургоните и микробусите в зависимост от екологичните характеристики на превозното средство в съответствие с правилата, определени в приложение VII. За тази цел разпоредбите на параграф 1, втора алинея имат указателен характер.

Когато държави членки изберат да прилагат различни критерии за класа емисии или нива на намаление от тези, посочени в параграф 1 или изберат да включат различни или допълнителни критерии, те уведомяват Комисията за избора си и го обосновават най-малко шест месеца преди въвеждането на варирането.

Държавите членки обаче могат да изберат да прилагат намаления само за превозните средства с нулеви емисии, без да прилагат никакво вариране за другите превозни средства и без да уведомяват Комисията.

3. При спазване на условията, посочени в параграфи 1 и 2, държавите членки могат да вземат предвид подобряване на екологичните характеристики на превозното средство, свързано с преминаването на това превозно средство към алтернативни горива.
4. Държавите членки могат да приемат извънредни мерки за целите на таксуването на превозните средства, които представляват исторически интерес.
5. Посочените в настоящия член вариации не са предназначени да генерират допълнителни приходи.

---

\* 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 (ЕО) 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕО) № 692/2008, Регламент (ЕС) № 1230/2012 и за отмяна на Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията (ОВ L 175, 7.7.2017 г., стр. 1);

\*\* Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства и за отмяна на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 (ОВ L 111, 25.4.2019 г., стр. 13).“

12) Член 7з се изменя, както следва:

а) параграф 1 се изменя, както следва:

i) уводната част се заменя със следното:

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

ii) в буква а) се добавя следното тире:

„– когато е приложимо, ясна информация за основните характеристики на електронната система за ТОЛ такси, включително за оперативната съвместимост.“;

б) вмъква се следният параграф:

„1а. Когато съобщава на Комисията информация в съответствие с параграф 1, дадена държава членка може да включи информация за повече от една промяна на начина на таксуване за инфраструктура. Когато Комисията вече е била уведомена за дадена промяна, счита се, че държавата членка вече е изпълнила изискванията за информиране по параграф 1 и тази промяна може да бъде приложена без да се уведомява повече Комисията.“;

в) параграф 3 се заменя със следното:

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

г) параграф 4 се заличава;

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

б) вмъква се следният параграф:

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

в) параграф 3 се заменя със следното:

„3. При условията, установени в член 7ж, параграф 1, буква б) и в член 7ж параграф 3 към настоящата директива, когато се отнася за големи проекти по основната трансевропейска транспортна мрежа, чиито карти са посочени в приложение I към Регламент (ЕС) № 1315/2013, размерът на ТОЛ таксите може да подлежи на други форми на вариране 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 е линейна и пропорционална. Подробностите по нея се разгласяват публично и тя е достъпна за всички ползватели при едни и същи условия. Тя не води до допълнителни разходи, които да се прехвърлят върху други ползватели под формата на по-високи ТОЛ такси.“

14) Член 7й се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. ТОЛ таксите и таксите за ползване се прилагат и събират и плащането им се наблюдава по начин, който създава възможно най-малко затруднения за свободния поток на трафика и позволява да се избегнат всякакви задължителни проверки и контрол по вътрешните граници на Съюза. За тази цел държавите членки си сътрудничат за установяване на методи, които позволяват на ползвателите на пътя да плащат ТОЛ такси и такси за ползване 24 часа в денонощието, поне електронно или на границата, 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) вмъква се следният параграф:

„2а. Когато водач или, ако е приложимо – транспортният оператор или доставчикът на Европейската услуга за електронно събиране на ТОЛ такси (EETS), не е в състояние да представи доказателство за класа емисии на превозното средство за целите на член 7ж, параграф 2, член 7жа или член 7жб, държавите членки могат да прилагат ТОЛ такси или такси за ползване до най-високия размер.

Държавите членки вземат необходимите мерки, за да гарантират, че ползвателят на пътя може да декларира класа емисии на превозното средство най-малкото по електронен път, преди да използва инфраструктурата.

Държавите членки могат да предлагат електронни и неелектронни средства, даващи възможност на ползвателя да представи доказателства, за да се възползва от намаления на ТОЛ таксите, или по целесъобразност в случай на проверка. Държавите членки могат да поискат доказателствата, предоставяни по електронен път, да бъдат представени преди използването на инфраструктурата.

Държавите членки могат да предприемат мерките необходими, за да гарантират, че представянето на доказателства след използването на инфраструктурата се приема за 30 дни или за по-дълъг период, определен от държавите членки след използването на инфраструктурата, както и за да гарантират възстановяването на всяка произтичаща от доказателствата, предоставени в рамките на приложимия срок, разлика между приложените ТОЛ такси или такси за ползване и ТОЛ таксата или таксата за ползване, съответстваща на класа емисии на засегнатото превозно средство.“;

в) параграфи 3 и 4 се заменят 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.

4. Когато е икономически осъществимо, държавите членки налагат и събират такси за инфраструктура, 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 на Европейския парламент и на Съвета<sup>\*</sup>. Комисията насърчава сътрудничеството между държавите членки, което се оказва необходимо за осигуряване на оперативната съвместимост на европейско равнище на електронните системи за събиране на ТОЛ такси.

---

\* Директива (ЕС) 2019/520 на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2019 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване и за улесняване на трансграничния обмен на информация за неплащане на пътни такси в Съюза (ОВ L 91, 29.3.2019 г., стр. 45).“

- 15) 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.“

16) Член 8 се изменя, както следва:

а) в 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;“;

б) добавя се следният параграф:

„3. При обща система за таксите за ползване, предвидена в параграф 1 от настоящия член, крайната дата на прилагане на вариранията, посочени в член 7жа, параграф 1, втора и трета алинеи, се удължава до ... [три години след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение], а ако еталонните емисии на CO<sub>2</sub> бъдат публикувани след ... [три години след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение] — три години след публикуването на еталонните емисии на CO<sub>2</sub>.“

17) Член 9 се изменя, както следва:

а) параграф 1а се заменя със следното:

„1а. Настоящата директива не възпрепятства държавите членки да прилагат:

- а) регулаторни такси, специално предназначени за намаляване на задръстванията или за борба с въздействието върху околната среда, включително лошото качество на въздуха, по всички пътища, разположени в градска зона, включително пътищата от трансевропейската мрежа, пресичащи градски райони;
- б) такси, специално предназначени за финансиране на изграждането, експлоатацията, поддръжката и разработването на инсталации, вградени във или разположени по или над пътищата и осигуряващи енергия за превозните средства с ниски и нулеви емисии в движение, и налагани на такива превозни средства.

Тези такси се прилагат на недискриминационна основа.“;

б) в параграф 2 втора алинея се заличава.

18) В член 9в се добавя следният параграф:

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

19) Членове 9г и 9д се заменят със следното:

*„Член 9г*

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове съгласно член 9д за изменение на настоящата директива по отношение на приложение 0, на формулите в точки 4.1 и 4.2 от приложение Ша и на сумите, посочени в таблиците в приложения Шб и Шв, за да ги адаптира към научния и техническия напредък.

При обстоятелствата, посочени в член 7вб, параграф 4, Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 9д за изменение на настоящата директива по отношение на посочените в приложение Шв референтни стойности на таксата за външни разходи за емисии на CO<sub>2</sub>, като взема предвид ефективната цена на въглеродните емисии, прилагана за горивата за автомобилния транспорт в Съюза. Тези изменения се ограничават до това да се гарантира, че равнището на таксите за външни разходи за емисии на CO<sub>2</sub> не надхвърля необходимото за интернализирането на тези външни разходи.

*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 ... [датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение]. 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 от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество\*.
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 от нотифицирането на същия акт на Европейския парламент и на 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.“

---

\* ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.“

- 20) Членове 9е и 9ж се заличават;
- 21) Членове 10а и 11 се заменят със следното:

*„Член 10а*

1. Сумите в евро, определени в приложение II, и сумите в центове, посочени в таблиците в приложения IIIб и IIIв, се актуализират на всеки две години, за да се отчетат промените в хармонизирания индекс на потребителските цени (ХИПЦ) в ЕС, с изключение на енергията и непреработените храни, публикуван от Комисията (Евростат). Първата актуализация се провежда до 31 март ... [годината, следваща две години след влизането в сила на настоящата директива за изменение].

Сумите се актуализират 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 приложения IIIб и IIIв.

2. Комисията публикува в *Официален вестник на Европейския съюз* адаптираните размери, посочени в параграф 1, до 31 март ... [годината, следваща две години след влизането в сила на настоящата директива за изменение]. Тези адаптирани стойности влизат в сила на първия ден от месеца след публикуването им.

#### *Член 11*

1. До ... [3 години след влизането в сила на настоящата директива за изменение] и на всеки пет години след това държавите членки публикуват в обобщена форма доклад за ГОЛ таксите и таксите за ползване, събрани на тяхна територия.
2. Публикуваният съгласно параграф 1 доклад съдържа следната информация:
  - а) развитието на таксуването за използването на пътната инфраструктура, а именно обхванатите мрежи и категории превозни средства, включително всяко освобождаване съгласно член 7, 7в или 7жб;
  - б) варирането на таксите за инфраструктура или таксите за ползване в зависимост от категорията превозно средство и типа тежко превозно средство;

- в) изменението на таксите за инфраструктура или таксите за ползване в зависимост от екологичните характеристики на превозните средства съгласно член 7ж, 7жа или 7жб;
- г) където е приложимо, варирането на таксите за инфраструктура според часа, деня или сезона съгласно член 7ж, параграф 1;
- д) таксата за външни разходи, наложена за всяка комбинация от класа на превозното средство, вида на пътя и периода от време;
- е) среднопретеглената такса за инфраструктура и общия приход от таксата за инфраструктура;
- ж) общия приход от таксите за външни разходи;
- з) общия приход от таксите за задръствания по категории превозни средства;
- и) общия приход, получен чрез надценки, и за кои участъци от пътя са били наложени;
- й) общия приход от ТОЛ таксите или таксите за ползване или когато е приложимо и двете;

- к) 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, или когато тези приходи се разпределят към общия бюджет, информация за размера на разходите, разпределени за пътна транспортна инфраструктура и устойчиви транспортни проекти; и
- л) развитието на сектора на превозните средства за споделено ползване, принадлежащи към различните класове емисии на пътищата, за които се събира ТОЛ такса.

Държавите членки, които оповестяват посочената информация онлайн, могат да решат да не изготвят доклада.“

22) Приложенията се изменят, както следва:

- а) приложения 0, II, III, IIIa, IIIб и IV се изменят с съответствие с точки 1, 2, 3, 4, 5 и 7 от приложението към настоящата директива;
- б) текстът, съдържащ се в точки 6 и 8 от приложението към настоящата директива, се добавя като приложения IIIв, V, VI и VII към Директива 1999/62/ЕО.

## Член 2

### Изменения към Директива 1999/37/ЕО

Приложение I към Директива 1999/37/ЕО се изменя, както следва:

1) Точка II.6(V.7) се заменя със следното:

„(V.7) CO<sub>2</sub> (в г/км) или специфични емисии на CO<sub>2</sub>, ако са посочени в позиция 49.5 от Сертификата за съответствие на ЕО за тежки превозни средства, определен в допълнението към приложение VIII към Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/683 на Комисията\* или в позиция 49.5 от сертификата за индивидуално одобряване на превозно средство, определен в допълнение 1 към приложение III към посочения регламент,

---

\* Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/683 на Комисията от 15 април 2020 г. относно изпълнението на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на административните изисквания за одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (ОВ L 163, 26.5.2020 г., стр. 1).“

2) Добавя се следната точка:

„(V.10) клас на емисиите на CO<sub>2</sub> от тежки превозни средства, определен към момента на първата регистрация, в съответствие с член 7жа, параграф 2 от Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета\*.

---

\* Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 г. относно таксуването на тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури (ОВ L 187, 20.7.1999 г., стр. 42).“

Член 3

Изменение към Директива (ЕС) 2019/520

В приложение I към Директива (ЕС) 2019/520, раздел „Елементи на данните, предоставяни в резултат на автоматизираното търсене, проведено съгласно член 23, параграф 1“, част I „Данни, свързани с превозни средства“ таблицата се заменя със следното:

„Част I Данни, свързани с превозни средства

Позиция	З/Н <sup>(1)</sup>	Забележки
Регистрационен номер	3	
Номер на шасито/идентификационен номер на превозното средство (VIN)	3	
Държава членка на регистрацията	3	
Фабрична марка	3	(D.1 <sup>(2)</sup> ) напр. „Ford“, „Opel“, „Renault“
Търговски модел на превозното средство	3	(D.3) напр. „Focus“, „Astra“, „Megane“

Позиция	З/Н <sup>(1)</sup>	Забележки
ЕС код на категорията на превозното средство	З	(J) напр. мотопеди, мотоциклети, леки автомобили
Клас емисии Euro	З	напр. Euro 4, Euro 6
Клас емисии CO <sub>2</sub>	Н	Приложимо само за тежки превозни средства
Дата на прекласифицирането	Н	Приложимо само за тежки превозни средства
CO <sub>2</sub> в g/tkm	Н	Приложимо само за тежки превозни средства
Технически допустима максимална маса с товар на превозното средство	М	

(1) З = задължително, когато са налице данни в националния регистър,

Н = незадължително.

(2) Хармонизиран код на Съюза, вж. Директива 1999/37/ЕО.“

#### Член 4

##### Транспониране

1. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за привеждане в съответствие с настоящата директива, до ... [2 години след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение]. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

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

Условията и редът на позоваване се определят от държавите членки.

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

#### *Член 5*

#### *Влизане в сила*

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

*Член 6*  
*Адресати*

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на

*За Европейския парламент*

*Председател*

*За Съвета*

*Председател*

## ПРИЛОЖЕНИЕ

1) В точка 3 от приложение 0 към Директива 1999/62/ЕО се добавя се следната таблица:

„Гранични стойности на емисиите EURO VI

	Пределни стойности							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH <sub>4</sub> (mg/kWh)	NO <sub>x</sub> <sup>(1)</sup> (mg/kWh)	NH <sub>3</sub> (ppm)	Маса на праховите частици (mg/kWh)	Брой на праховите частици (mg/kWh)
WHSC (CI)	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 <sup>11</sup>
WHT C (CI)	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 <sup>11</sup>
WHT C (PI)	4000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 <sup>11</sup>

Забележка:

PI = принудително запалване

CI = компресионно запалване

<sup>(1)</sup> Допустимото ниво на компонента NO<sub>2</sub> в граничната стойност на NO<sub>x</sub> може да се определи на по-късен етап.“;

2) Приложение II към Директива 1999/62/ЕО се заменя със следното:

„ПРИЛОЖЕНИЕ II

МАКСИМАЛНИ СУМИ В ЕВРО НА ТАКСИТЕ ЗА ПОЛЗВАНЕ, В Т.Ч.  
АДМИНИСТРАТИВНИТЕ РАЗХОДИ, ПОСОЧЕНИ В ЧЛЕН 7а, ПАРАГРАФ 2

Годишни

	Максимум три оси	Минимум четири оси
EURO 0	1899	3185
EURO I	1651	2757
EURO II	1428	2394
EURO III	1242	2073
EURO IV	1081	1803
EURO V	940	1 567
EURO VI	855	1 425

Месечни, седмични и дневни

Максималните месечни, седмични и дневни ставки са пропорционални на продължителността на използване на инфраструктурата.“;

3) Приложение III към Директива 1999/62/ЕО се изменя, както следва:

а) 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 4<sup>1</sup>.“;

б) 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.“;

в) в точка 4 заглавието се заменя със следното:

„4. Дял на трафика на тежки превозни средства, коэффициенти за еквивалентност и корекционен механизъм“;

---

<sup>1</sup> 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.

г) в точка 4 първото тире се заменя със следното:

„– 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 коефициенти за еквивалентност, за да се отчетат увеличените разходи за изграждане и ремонт на инфраструктурата, използвана от тежки превозни средства.“

4) Приложение IIIa към Директива 1999/62/ЕО 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 само върху част или части от пътната мрежа, състояща се от нейния дял в трансевропейската пътна мрежа и нейните автомагистрали, частта или частите от нея се избират след оценка, с която се установява, че налагането на такса за външни разходи за други части от така съставената пътна мрежа може да има неблагоприятни последици за околната среда, общественото здраве или пътната безопасност.

Считано от ... [4 години след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение], държава членка, която възнамерява да не налага такса за външни разходи във връзка със замърсяването на въздуха за конкретни участъци от своята пътна мрежа, за която се събират ТОЛ такси, също избира тези конкретни участъци въз основа на такава оценка.

## 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 ШБ или Шв, тя уведомява Комисията за класификацията на превозните средства, според която варира таксата за външни разходи. Когато е приложимо, тя уведомява Комисията за местоположението на пътищата, които подлежат на облагане с по-високи такси за външни разходи („крайградски пътища (включително автомагистрали)<sup>4</sup>“) и пътищата, които подлежат на облагане с по-ниски такси за външни разходи („междуградски пътища (включително автомагистрали)<sup>4</sup>“).

Когато е приложимо, тя уведомява Комисията и 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 отчетат по-големите вредни въздействия на шума.

Класификацията на пътищата като крайградски пътища (включително автомагистрала) и междуградски пътища (включително автомагистрала) 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, ако е приложимо, независимият орган, определя единен 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, ако е приложимо, независимият орган, 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. На всеки две години, при необходимост тя коригира 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 ШБ, тази държава членка или, ако е приложимо, независимият орган изчислява дължимите разходи във връзка със 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\* (която изисква използване на Ръководството на ЕМЕР/ЕЕА относно инвентаризацията на емисиите на замърсители на въздуха\*\*). Паричният разход от замърсителите се оценява от държавата членка или, ако е приложимо, от независимия орган, посочен в член 7в, параграф 2 от настоящата директива, като се използват научно доказани методи.

Държавата членка или, ако е приложимо, независимият орган, 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 Шб, тази държава членка или, ако е приложимо, независимият орган изчислява дължимите разходи във връзка с шумовото замърсяване, причинено от трафика, като прилага следните формули:

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

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

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

където:

- $NCV_j$  = разхода от шумово замърсяване от едно тежкотоварно превозно средство 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 = среднопотегления всекидневен трафик (еквивалентно на лек автомобил)
- „a“ и „b“ са тегловни коефициенти, определени от държавата членка по начин, който позволява получената среднопотеглена такса за шум на километър пробег на превозно средство да съответства на NCV<sub>j</sub> (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 Съвета<sup>\*\*\*</sup> или друг еквивалентен източник на данни.

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

Среднопотегленият всекидневен трафик приема коефициент за еквивалентност „e“ между тежкотоварните превозни средства 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<sup>\*\*\*\*</sup>.

Държавата членка или, ако е приложимо, независимият орган може да установи диференцирани такси за шум, 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 CO<sub>2</sub>, дължащи се на трафика

Когато държава членка възнамерява да приложи такса за външни разходи за емисии на CO<sub>2</sub>, по-висока от референтните стойности, посочени в приложение Шв, въпросната държава членка или, ако е приложимо, 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:

- а) избора на целево равнище на емисиите;
- б) предвижданите варианти за смекчаване;
- в) предвиждания базов сценарий;
- г) избягване на рискове и загуби;
- д) претегляне на собствения капитал.

Държавите членки уведомяват Комисията най-малко шест месеца преди прилагането на тази такса за външни разходи за емисии на CO<sub>2</sub>.

- 
- \* 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).
- \*\* Методика на Европейската агенция за околната среда: Ръководството на ЕМЕР/ЕЕА относно инвентаризацията на емисиите на замърсители на въздуха 2019 - Техническо ръководство за подготовка на националните инвентаризации на емисиите (<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019>).
- \*\*\* Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 25 юни 2002 година относно оценката и управлението на шума в околната среда (ОВ L 189, 18.7.2002 г., стр. 12).
- \*\*\*\* 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 Текст от значение за ЕИП (ОВ L 158, 27.5.2014 г., стр. 131).“;

5) Приложение IIIб към Директива 1999/62/ЕО 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 превозно средство	Цент/километър пробег	Крайградски <sup>(1)</sup>	Междуградски <sup>(2)</sup>
Тежкотоварни превозни средства с технически допустима максимална маса с товар 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

Клас превозно средство	Цент/километър пробег	Крайградски <sup>(1)</sup>	Междуградски <sup>(2)</sup>
Тежкотоварни превозни средства с технически допустима максимална маса с товар между 12 и 18 тона или с три оси	EURO 0	24,6	13,7
	EURO I	15,8	8,4
	EURO II	15,8	8,4
	EURO III	12,5	6,6
	EURO IV	9,2	4,5
	EURO V	5,6	2,7
	EURO VI	2,8	0,7
	Превозни средства, замърсяващи по-малко от EURO VI, в т.ч. превозни средства с нулеви емисии	2,3	0,3
Тежкотоварни превозни средства с технически допустима максимална маса с товар между 18 и 32 тона или с четири оси	EURO 0	27,8	15,8
	EURO I	20,4	11,3
	EURO II	20,4	11,2
	EURO III	16,3	8,9
	EURO IV	11,8	6,0
	EURO V	6,6	3,4
	EURO VI	3,1	0,8
	Превозни средства, замърсяващи по-малко от EURO VI, в т.ч. превозни средства с нулеви емисии	2,5	0,3

Клас превозно средство	Цент/километър пробег	Крайградски <sup>(1)</sup>	Междуградски <sup>(2)</sup>
Тежкотоварни превозни средства с технически допустима максимална маса с товар над 32 тона или с 5 или повече оси	EURO 0	33,5	19,4
	EURO I	25,0	14,1
	EURO II	24,9	13,9
	EURO III	20,1	11,1
	EURO IV	14,2	7,5
	EURO V	7,6	3,8
	EURO VI	3,4	0,8
	Превозни средства, замърсяващи по-малко от EURO VI, в т.ч. превозни средства с нулеви емисии	2,8	0,3

(1) „Крайградски“ означава райони с гъстота на населението между 150 и 900 жители/km<sup>2</sup> (средна гъстота на населението от 300 жители/km<sup>2</sup>).

(2) „Междуградски“ означава райони с гъстота на населението под 150 жители/km<sup>2</sup>.

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. Ако са налице научни доказателства за по-висок коефициент за планината или агломерацията, тази референтна стойност може да бъде увеличена въз основа на подробна обосновка.”.

б) Вмъква се следното приложение към Директива 1999/62/ЕО:

„ПРИЛОЖЕНИЕ ШВ

РЕФЕРЕНТНИ СТОЙНОСТИ НА ТАКСАТА ЗА ВЪНШНИ РАЗХОДИ ЗА  
ЕМИСИИ НА CO<sub>2</sub>

С настоящото приложение се определят референтни стойности на таксата за външни разходи, вземащи предвид разходите за емисии на CO<sub>2</sub>.

Таблица 1

Референтни стойности на таксата за външни разходи за емисии на CO<sub>2</sub> за  
тежкотоварни превозни средства

Клас превозно средство		Цент/километър пробег	Междуградски пътища (включително автомагистралаи)
Тежкотоварни превозни средства с технически допустима максимална маса с товар по-малко от 12 тона или с две оси	Емисии на CO <sub>2</sub> клас 1	EURO 0	4,5
		EURO I EURO II EURO III EURO IV EURO V EURO VI	4,0
	Емисии на CO <sub>2</sub> клас 2		3,8
	Емисии на CO <sub>2</sub> клас 3		3,6
	Превозни средства с ниски емисии		2,0
	Превозни средства с нулеви емисии		0

Клас превозно средство		Цент/километър пробег	Междуградски пътища (включително автомагистрали)
Тежкотоварни превозни средства с технически допустима максимална маса с товар между 12 и 18 тона или с три оси	Емисии на CO <sub>2</sub> клас 1	EURO 0	6,0
		EURO I	5,2
		EURO II	
		EURO III	
		Euro IV	5,0
		Euro V	
	Euro VI		
	Емисии на CO <sub>2</sub> клас 2		4,8
Емисии на CO <sub>2</sub> клас 3		4,5	
Превозни средства с ниски емисии		2,5	
Превозни средства с нулеви емисии		0	
Тежкотоварни превозни средства с технически допустима максимална маса с товар между 18 и 32 тона или с четири оси	Емисии на CO <sub>2</sub> клас 1	EURO 0	7,9
		EURO I	6,9
		EURO II	
		EURO III	
		EURO IV	6,7
		EURO V	
	EURO VI		
	Емисии на CO <sub>2</sub> клас 2		6,4
	Емисии на CO <sub>2</sub> клас 3		6,0
	Превозни средства с ниски емисии		3,4
	Превозни средства с нулеви емисии		0

Клас превозно средство		Цент/километър пробег	Междуградски пътища (включително автомагистрали)
Тежкотоварни превозни средства с технически допустима максимална маса с товар над 32 тона или с 5 или повече оси	Емисии на CO <sub>2</sub> клас 1	EURO 0	9,1
		EURO I	8,1
		EURO II	
		EURO III	
		EURO IV	8,0
		EURO V	
		EURO VI	
	Емисии на CO <sub>2</sub> клас 2		7,6
	Емисии на CO <sub>2</sub> клас 3		7,2
	Превозни средства с ниски емисии		4,0
	Превозни средства с нулеви емисии		0

- 7) В приложение IV към Директива 1999/62/ЕО, таблицата „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 технически допустима максимална маса с товар (в тонове)		Брой на осите и технически допустима максимална маса с товар (в тонове)		
Не по-малко от	По-малко от	Не по-малко от	По-малко от	
2 + 1 оси				
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	

Задвижващи оси с пневматично окачване или признат еквивалент		Други системи за окачване на задвижващите оси		Клас относно щетите
Брой на осите и технически допустима максимална маса с товар (в тонове)		Брой на осите и технически допустима максимална маса с товар (в тонове)		
Не по-малко от	По-малко от	Не по-малко от	По-малко от	
2 + 1 оси				
2 + 2 оси				
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			
2 + 3 оси				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
2 + 4 оси				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
3 + 1 оси				II
30	32	30	32	
32	35			
		32	35	III

Задвижващи оси с пневматично окачване или признат еквивалент		Други системи за окачване на задвижващите оси		Клас относно щетите
Брой на осите и технически допустима максимална маса с товар (в тонове)		Брой на осите и технически допустима максимална маса с товар (в тонове)		
Не по-малко от	По-малко от	Не по-малко от	По-малко от	
2 + 1 оси				
3 + 2 оси				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
3 + 3 оси				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
7 оси				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
Най-малко 8 оси				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III

“

8) Добавят се следните приложения към Директива 1999/62/ЕО:

„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 превозни средства без ремарке	1,9
Автобуси	2,5
Съчленени тежкотоварни превозни средства	2,9

2. Размер на таксата

За всяка категория превозно средство, участък от пътя и период от време държавата членка или, ако е приложимо, независим орган 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.

Преди въвеждането на такса за задръствания държавата членка публикува своевременно цялата посочена по-долу информация :

- а) всички параметри, данни и друга информация, необходима, 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 последици 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 таблицата в приложение VI референтни стойности, тя уведомява Комисията за следното:

- і) 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 когато е приложимо независимият орган 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. Таксата за задръствания за други категории превозни средства се определя, 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 7жб, параграф 1, буква б).

Таблица

Критерии за класовете емисии за замърсителите за леките превозни средства

ТОЛ такси и такси за ползване	5-15% под най-високата ставка	15-25% под най-високата ставка	25-35% под най-високата ставка	До 75% под най-високата ставка
Класове емисии	Euro-6d-temp-x <sup>#</sup>	Euro-6d-x <sup>#</sup>	Обявени максимални стойности на емисиите в реални условия за емисиите на замърсители <sup>##</sup> < 80% от приложимите пределни стойности на емисиите	Превозни средства с нулеви емисии

<sup>#</sup> където x може да е празно или да е едно от следните: EVAP, ISAPISC, ISC или ISC-FCM.

<sup>##</sup> за NO<sub>x</sub> и брой частици, както е посочено в точка 48.2 от Сертификата за съответствие в допълнението към приложение VIII към Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/683 на Комисията\*.

\* Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/683 на Комисията от 15 април 2020 г. относно изпълнението на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на административните изисквания за одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (ОВ L 163, 26.5.2020 г., стр. 1).<sup>44</sup>