



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ

ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

СЪВЕТ

Брюксел, 14 октомври 2026 г.
(OR. en)

2023/0134(COD)

PE-CONS 58/26

TRANS 507
ENV 958
FIN 1086
CODEC 1466

ЗАКОНОДАТЕЛНИ АКТОВЕ И ДРУГИ ПРАВНИ ИНСТРУМЕНТИ

Относно: ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за изменение на Директива 1999/62/ЕО по отношение на варирането на таксите за тежкотоварни превозни средства въз основа на техните емисии на CO₂ и за поясняване и опростяване на някои разпоредби

ДИРЕКТИВА (ЕС) 2026/...
НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от ...

**за изменение на Директива 1999/62/ЕО по отношение на варирането на таксите
за тежкотоварни превозни средства въз основа на техните емисии на CO₂
и за поясняване и опростяване на някои разпоредби**

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становищата на Европейския икономически и социален комитет¹,

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура²,

¹ ОВ С, C/2023/874, 8.12.2023 г., ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj> и ОВ С, C/2026/880, 27.2.2026 г., ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2026/880/oj>.

² Позиция на Европейския парламент от 7 октомври 2026 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от

като имат предвид, че:

- (1) Директива (ЕС) 2022/362 на Европейския парламент и на Съвета³, която измени Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁴, засили принципите „замърсителят плаща“ и „потребителят плаща“ чрез въвеждането на задължително таксуване на определени превозни средства въз основа на техните емисии на CO₂ посредством вариране на таксите за инфраструктура и таксите за ползване в зависимост от емисиите на CO₂ от превозните средства или посредством прилагане на такса за външни разходи за емисии на CO₂.

³ Директива (ЕС) 2022/362 на Европейския парламент и на Съвета от 24 февруари 2022 г. за изменение на директиви 1999/62/ЕО, 1999/37/ЕО и (ЕС) 2019/520 относно таксуването на превозни средства за използване на определени инфраструктури (ОВ L 69, 4.3.2022 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

⁴ Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 г. относно таксуването на превозни средства за използване на пътни инфраструктури (ОВ L 187, 20.7.1999 г., стр. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

- (2) Целесъобразно е някои разпоредби на Директива 1999/62/ЕО да бъдат пояснени и опростени, за да се отразят измененията, които бяха въведени с Регламент (ЕС) 2024/1610 на Европейския парламент и на Съвета⁵ в Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета⁶, както и измененията, които бяха въведени с Регламент (ЕС) 2022/1379 на Комисията⁷ в Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията⁸.

⁵ Регламент (ЕС) 2024/1610 на Европейския парламент и на Съвета от 14 май 2024 г. за изменение на Регламент (ЕС) 2019/1242 относно определянето на по-строги стандарти за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства и включването на задълженията за докладване, за изменение на Регламент (ЕС) 2018/858 и за отмяна на Регламент (ЕС) 2018/956 (ОВ L, 2024/1610, 6.6.2024 г., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

⁶ Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства и за изменение на регламенти (ЕО) № 595/2009 и (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета и на Директива 96/53/ЕО на Съвета (ОВ L 198, 25.7.2019 г., стр. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

⁷ Регламент (ЕС) 2022/1379 на Комисията от 5 юли 2022 г. за изменение на Регламент (ЕС) 2017/2400 по отношение на определянето на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на камиони със средна товароподемност, тежкотоварни камиони и тежки автобуси и за въвеждане на електрически превозни средства и други нови технологии (ОВ L 212, 12.8.2022 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

⁸ 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 CO₂ и разхода на гориво на тежките 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

- (3) В настоящата директива следва да се поясни датата, от която се прилага задължението за вариране на пътните такси въз основа на емисиите на CO₂ на дадена подгрупа превозни средства. Поради това настоящата директива следва последователно да препраща към публикуването на приетите в съответствие с член 11, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2019/1242 еталонни емисии на CO₂ за дадена подгрупа превозни средства. Освен това с настоящата директива на националните органи и доставчиците на услуги за пътно таксуване следва да бъде даден достатъчен срок за въвеждане, за да класифицират превозните средства от тези подгрупи в класове емисии на CO₂. Държавите членки следва да разполагат с най-малко 12 месеца за въвеждане на варирането на пътните такси за нови подгрупи превозни средства след публикуването на техните еталонни емисии на CO₂. За целите на предвидимостта и опростяването такова вариране следва винаги да се прилага или от 1 юли на годината, следваща годината на публикуване на еталонните емисии на CO₂ за новата подгрупа превозни средства, ако това публикуване е направено преди 1 юли, или от 1 януари на втората година след годината на публикуване на еталонните емисии за CO₂ на новата подгрупа превозни средства, ако това публикуване е направено на или след 1 юли. За първоначално обхванатите от Регламент (ЕС) 2019/1242 подгрупи превозни средства задължението за вариране на пътните такси се прилага от 13 май 2023 г., което е две години след датата на публикуване на Решение за изпълнение (ЕС) 2021/781 на Комисията⁹.

⁹ Решение за изпълнение (ЕС) 2021/781 на Комисията от 10 май 2021 г. за публикуване на списък със стойности на емисиите на CO₂ по производители, както и средните специфични емисии на CO₂ от всички нови тежкотоварни превозни средства, регистрирани в Съюза, и еталонните емисии на CO₂ съгласно Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета за периода за докладване за 2019 година (ОВ L 167, 12.5.2021 г., стр. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

- (4) С настоящата директива следва да се поясни датата, от която се прилагат корекциите на еталонните емисии на CO₂, приети съгласно член 11, параграф 2, от Регламент (ЕС) 2019/1242. Държавите членки следва да разполагат с най-малко 12 месеца за въвеждане на коригираните еталонни емисии на CO₂. За целите на предвидимостта и опростяването, коригираните еталонни емисии на CO₂ следва винаги да се прилагат или от 1 юли на годината, следваща годината на публикуването им, ако това публикуване е направено преди 1 юли, или от 1 януари на втората година след годината на публикуването им, ако това публикуване е направено на или след 1 юли. С Регламент за изпълнение (ЕС) 2025/2545 на Комисията¹⁰ обаче бяха коригирани еталонните емисии на CO₂ за подгрупи превозни средства 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD и 10-LH, като прилагането им започна от периода за докладване за 2025 г. В определението за „траектория за намаляване на емисиите“, както е въведено с Директива (ЕС) 2022/362, е предвидено коригираните стойности да се прилагат от периода за докладване, започващ след датата, от която се прилага актът, съдържащ посочените коригирани стойности. Поради това те се прилагат от 1 юли 2026 г. и за да се гарантира правна сигурност, датата на прилагане 1 юли 2026 г. следва да се запази изрично.

¹⁰ Регламент за изпълнение (ЕС) 2025/2545 на Комисията от 15 декември 2025 г. за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2025/2335 чрез определяне на коригирани еталонни емисии на CO₂ и установяване на методика за определяне на представителни превозни средства (ОВ L, 2025/2545, 16.12.2025 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2545/oj).

- (5) С настоящата директива следва да се запази смисълът на определението за „траектория за намаляване на емисиите“ в Директива 1999/62/ЕО, както е въведено с Директива (ЕС) 2022/362. С Регламент (ЕС) 2024/1610 беше изменен Регламент (ЕС) 2019/1242 като беше въведена цел за 2030 г. за намаляване на емисиите на CO₂ с 43%. Посочената промяна се отрази на формата на траекторията за намаляване на емисиите, определена в Директива 1999/62/ЕО, за годините до 2030 г. включително. Съответно праговете за определени класове емисии на CO₂ за годините до 2030 г. включително станаха по-строги, отколкото праговете за 2031 г. и последващите години. Променената форма на траекторията за намаляване на емисиите беше непредвидено последствие от приемането на Регламент (ЕС) 2024/1610. Затова първоначалната форма на траекторията за намаляване на емисиите следва да се възстанови чрез изменение на Директива 1999/62/ЕО, за да се постави цел за 2030 г. за намаляване на емисиите на CO₂ с 30%. До прилагането на тази промяна е възможно определени превозни средства да бъдат класифицирани в клас емисии на CO₂ като се използва траектория за намаляване на емисиите, основана на цел за 2030 г. за намаляване на емисиите на CO₂ с 43%. За да се гарантира равно третиране в сравнение с превозните средства, класифицирани в клас емисии на CO₂ след влизането в сила на настоящата директива, държавите членки следва да прекласифицират превозните средства, чието класифициране е основано на цел за намаляване на емисиите на CO₂ с 43%, като използват траектория за намаляване на емисиите, основана на цел за 2030 г. за намаляване на емисиите на CO₂ с 30%. За да се гарантира, че превозните средства принадлежат към един и същ клас емисии на CO₂, независимо къде в Съюза се движат, държавите членки следва да прилагат посоченото прекласифициране от една и съща дата, а именно крайната дата за транспониране на настоящата директива.

- (6) В настоящата директива следва да се поясни как се класифицират в класове емисии на CO₂ превозните средства, придружавани от информационен файл за клиента, както е определен в Регламент (ЕС) 2017/2400, и чиято първа регистрация е преди началната дата на траекторията за намаляване на емисиите. За подгрупите превозни средства с референтен период 2021 или 2025 г., както е предвидено в Регламент (ЕС) 2019/1242, има несъответствие между датата, на която започват техните траектории за намаляване на емисиите, и крайния срок, в който производителите трябва да осигурят за новите превозни средства информационен файл за клиента, издаден в съответствие с Регламент (ЕС) 2017/2400. Началната дата на траекторията за намаляване на емисиите на дадена подгрупа превозни средства е първият ден от референтния период за тази подгрупа, както е определено в приложение I към Регламент (ЕС) 2019/1242. Крайният срок, в който производителите трябва да осигурят за новите превозни средства от дадена подгрупа информационен файл за клиента, е посочен в Регламент (ЕС) 2017/2400. За тези подгрупи превозни средства крайният срок, в който производителите трябва да предоставят информационния файл за клиента, е преди началната дата на траекторията за намаляване на емисиите. В Директива 1999/62/ЕО не е посочено как се класифицират в класове емисии на CO₂ превозните средства, чиято първа регистрация предхожда началната дата на траекторията за намаляване на емисиите. Държавите членки следва да класифицират превозно средство в даден клас емисии на CO₂, ако притежателят може да предостави доказателство за емисиите на CO₂ на превозното средство в информационен файл за клиента. Праговете за класовете емисии на CO₂ преди началната дата на траекторията за намаляване на емисиите са праговете за първата година от траекторията за намаляване на емисиите.

- (7) В настоящата директива следва да се поясни как специализираните превозни средства да бъдат класифицирани в класове емисии на CO₂. В Регламент (ЕС) 2019/1242 се прави разлика между превозните средства, използвани за специфични дейности, например за събиране на отпадъци или за строителни работи, и другите видове превозни средства. На тези превозни средства, използвани предимно в градовете, се дължат около 2% от емисиите от тежките превозни средства. След приемането на Регламент (ЕС) 2024/1610 специализираните превозни средства се идентифицират като такива едва след първата им регистрация. Поради това в информационния файл за клиента за ново превозно средство не се съдържа информация за това дали то е специализирано или не. Вследствие на това специализираните превозни средства не могат да бъдат признати за включени в подгрупа специализирани превозни средства, когато се класифицират в клас емисии на CO₂. По обективни причини и от практически съображения специализираните превозни средства следва да се третират като включени в съответната подгрупа неспециализирани превозни средства за целите на Директива 1999/62/ЕО.

- (8) Преоборудването, което по принцип означава изменение на техническите характеристики на превозно средство след първата му регистрация, включително физическите или софтуерните промени, би могло да спомогне за намаляване на емисиите на превозното средство или да повлияе на неговите показатели по отношение на емисиите. Съществуващата правна рамка не позволява да се определят емисиите на CO₂ от преоборудвани превозни средства. За да се даде възможност за класифициране на преоборудваните превозни средства в класове емисии на CO₂, като се вземе предвид ефектът от процеса на преоборудване, Комисията следва да направи оценка на вариантите за определяне на емисиите на CO₂ от преоборудвани превозни средства, като вземе предвид възможното въздействие върху прилагането и ефективността на Регламент (ЕС) 2019/1242, и ако е подходящо, следва да представи предложение за изменение на настоящата директива. При липсата на такива общи правила за определяне на емисиите на CO₂ от преоборудвани превозни средства, в настоящата директива следва да се изясни как преоборудваните превозни средства с нулеви емисии да се класифицират в класове емисии на CO₂. В Регламент (ЕС) 2019/1242 за производителите са поставени цели за намаляване на емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства. Съгласно посочения регламент производителите имат полза по-специално от пускането на пазара на превозни средства с нулеви емисии. С Директива 1999/62/ЕО търсенето на такива превозни средства се подкрепя чрез намаляване на таксите за инфраструктура и таксите за ползване за клас 5 на емисии на CO₂. Недостатък на превозните средства с нулеви емисии е, че те имат по-малък пробег от конвенционалните превозни средства.

С цел удължаване на пробега на превозните средства с нулеви емисии, е възможно превозните средства да се преоборудват, като акумулаторен блок се замени с генератор, работещ на гориво. Така преоборудваните превозни средства стават хибридни. Съгласно Директива 1999/62/ЕО превозните средства се класифицират в класове емисии на CO₂ въз основа на документацията на превозното средство, която се изготвя от производителите преди първата регистрация на превозното средство. Това означава, че съгласно действащата нормативна уредба преоборудваните по този начин превозни средства ще продължат да се възползват от намалените такси за клас 5 на емисии на CO₂, въпреки че използват генератор, работещ с гориво.

Продължаването на това възползване обаче нарушава пазара в сектора на автомобилните товарни превози в ущърб на операторите, използващи превозни средства с нулеви емисии, които не са преоборудвани, и не отразява действителните намаления на емисиите през целия експлоатационен срок на такива преоборудвани превозни средства за целите на Регламент (ЕС) 2019/1242. С цел да се гарантира, че всички превозни средства са класифицирани в класове емисии на CO₂ въз основа на резултатите от симулационния инструмент, посочен в Регламент (ЕС) 2017/2400 (инструментът за изчисляване на разхода на енергия на превозните средства – VECTO), превозните средства с нулеви емисии, които са преоборудвани с двигател, работещ с гориво, следва да се третират съгласно Директива 1999/62/ЕО като принадлежащи към клас 1 на емисии на CO₂.

- (9) В настоящата директива следва да се поясни как двугоривните превозни средства да бъдат класифицирани в класове емисии на CO₂. С Регламент (ЕС) 2017/2400 от производителите се изисква да издават от 1 януари 2024 г. информационен файл за клиента за двугоривни превозни средства. Някои двугоривни превозни средства обаче са регистрирани преди тази дата без информационен файл за клиента. Превозните средства, чиято първа регистрация е преди тази дата, нямат достъп до по-изгодни такси и могат да бъдат поставени в по-неблагоприятно конкурентно положение спрямо подобни превозни средства, регистрирани по-късно. Производителите имат възможност да определят емисиите на CO₂ на вече регистрирано превозно средство, като извършат нова симулация по последните изисквания на Регламент (ЕС) 2017/2400. Държавите членки следва да приемат резултата от такива симулации като доказателство за емисиите на CO₂ от превозното средство. Комисията следва да предотврати използването на резултатите от неразрешени симулации, като осигури надзор върху използването на тази възможност от производителите. Поради това производител, който реши да използва тази възможност, следва да уведомява Комисията за своето намерение. Държавите членки следва да приемат документ, съдържащ такива резултати от симулация, само ако той е получен директно от производител в цифров вид, тъй като той е по-малко уязвим към измами, и има положително решение на Комисията, адресирано до същия производител.

- (10) В Директива 1999/62/ЕО е предвидено разширяване на нейния обхват с включване на подгрупи превозни средства, които са обхванати от Регламент (ЕС) 2017/2400, но още не са обхванати от Регламент (ЕС) 2019/1242. С Регламент (ЕС) 2024/1610 обаче обхватът на Регламент (ЕС) 2019/1242 беше разширен, така че да отговаря на обхвата на Регламент (ЕС) 2017/2400. Така съответните разпоредби на Директива 1999/62/ЕО вече не са актуални и следва да бъдат заличени, за да се опрости текстът на посочената директива.
- (11) С Директива (ЕС) 2022/362 беше въведено вариране на таксите за инфраструктура и таксите за ползване за превозни средства в зависимост от техния клас емисии на CO₂ като принос за намаляване на емисиите на CO₂ в автомобилния транспорт. За да се насърчи въвеждането на превозни средства с нулеви емисии, на държавите членки бе разрешено временно да освобождават тези превозни средства от пътни такси. За да се допълни тази мярка, държавите членки следва да имат възможност да предоставят подходящо намаление за превозни средства с ниски емисии по отношение на таксите за инфраструктура или таксите за ползване. За да се гарантира взаимното допълване между мерки в подкрепа на търсенето на превозни средства с нулеви емисии и на превозни средства с ниски емисии, посочената възможност следва да се предоставя само в комбинация с мерки, прилагани за превозни средства с нулеви емисии, а след 30 юни 2031 г. следва да бъде ограничена до равнището на установеното максимално намаление от 50%.

- (12) Въпреки че ефикасните ремаркета могат да намалят емисиите на CO₂ от конвенционалните превозни средства и да увеличат пробега на превозните средства, настоящата директива не предоставя правно основание за държавите членки да вземат предвид характеристиките на ремаркетата при определянето на размера на тол таксите. Комисията следва да оцени вариантите за въвеждане на вариране на тол таксите въз основа на характеристиките на ремаркетата. Такива варианти за прилагане следва да изискват минимални усилия от страна на транспортните оператори и да могат да бъдат въведени в съществуващите системи за пътно таксуване по икономически ефективен начин. Комисията следва да разгледа различните технологии и оборудване, предлагани на пазара, включително преоборудването на съществуващия автопарк ремаркета, както и общото намаляване на енергията от използването на тези технологии и оборудване. Комисията следва надлежно да вземе предвид резултатите от всички пилотни проекти в тази област и следва да съобрази административната тежест, оперативните ограничения, икономическите параметри на технологиите на пазара и икономическата ефективност.

- (13) Механизмите за сътрудничество между държавите членки относно обмена на данни, свързани с параметрите за класифициране на превозните средства, могат да опростят административните процеси и да улеснят взаимното признаване. По тази причина Комисията следва да координира работата в рамките на група от експерти, за да определи и насърчи обмена на най-добри практики и да направи предложения за общ подход. Като част от тази рамка следва да се оцени целесъобразността на използването на съществуващите механизми като електронния сертификат за съответствие на превозното средство, обмена на информация съгласно Директива (ЕС) 2019/520 на Европейския парламент и на Съвета¹¹ и обмена на информация относно данните за регистрацията на превозните средства.
- (14) Доколкото целите на настоящата директива, а именно да се гарантира последователното прилагане в целия Съюз на правилата за класифициране на тежкотоварните превозни средства в класове емисии на CO₂ и съответно да се променят таксите за инфраструктура и таксите за ползване, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а поради техния обхват и последици могат да бъдат по-добре постигнати на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден 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 тези цели.
- (15) Поради това Директива 1999/62/ЕО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

¹¹ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>).

Член 1

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

1) Член 2, параграф 1 се изменя, както следва:

а) точка 28 се заменя със следното:

„28) „емисии на CO₂“ от тежко превозно средство означава неговите специфични емисии на CO₂ (gCO₂/t-km), ако е тежкотоварно превозно средство, или неговите специфични емисии на CO₂ (gCO₂/пътник-km), ако е автобус, както е предвидено в неговия информационен файл за клиента, посочен в част II на приложение IV към Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията(*);

* 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 CO₂ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).“;

б) в точка 29 буква а) се заменя със следното:

„а) тежкотоварно моторно превозно средство, както е посочено в член 3, точка 11, буква а) или б) от Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета^(**); или

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

в) точка 30 се заменя със следното:

„30) „тежко превозно средство с ниски емисии“ означава тежкотоварно превозно средство с ниски емисии съгласно определението в член 3, точка 12 от Регламент (ЕС) 2019/1242;“;

г) точка 35 се заменя със следното:

„35) „група превозни средства“ означава група превозни средства, както е посочено в член 4, първа алинея от Регламент (ЕС) 2017/2400;“;

д) точка 37 се заменя със следното:

„37) „траектория за намаляване на емисиите“ за подгрупа превозни средства (sg) означава траектория за намаляване на емисиите на CO₂ за тежкотоварни превозни средства (ET_{sg,Y}) или за автобуси (ET_{p_{sg},Y}), както са определени в съответствие с точка 5.1.2.1 от приложение I към Регламент (ЕС) 2019/1242 и коригирани, както следва:

а) за годините $Y \leq 2030$, целта за намаляване на емисиите на CO₂ за 2030 г. (rf_{sg,Y} или rfp_{sg,Y}, където $Y = 2030$), е 30%; и

б) за годините $Y > 2030$, целевият коефициент (RET_{sg,Y} или RET_{p_{sg},Y}) е 0,7;“;

е) точка 38 се заменя със следното:

„38) „еталонни емисии на CO₂“ означава еталонни емисии на CO₂ съгласно определението в член 3, точка 1 от Регламент (ЕС) 2019/1242;“

2) В член 2, параграф 2, уводната част се заменя със следното:

„2) За целите на параграф 1, точка 3:“

3) Член 7жа се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

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

Държавите членки прилагат това вариране за подгрупите превозни средства, обхванати от Регламент (ЕС) 2019/1242, след публикуването на еталонните емисии на CO₂ за тези подгрупи превозни средства в съответствие с член 11, параграф 1 от посочения регламент. Посоченото вариране се прилага или от 1 юли на годината, следваща годината на такова публикуване, ако публикуването е направено преди 1 юли, или от 1 януари на втората година след годината на такова публикуване, ако публикуването е направено на или след 1 юли. За подгрупите превозни средства 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD и 10-LH обаче държавите членки прилагат това вариране най-късно от 13 май 2023 г.

Държавите членки прилагат еталонните емисии на CO₂, коригирани съгласно член 11, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2019/1242, или от 1 юли на годината след годината на публикуване на коригираните еталонни емисии на CO₂, ако публикуването е направено преди 1 юли, или от 1 януари на втората година след годината на такова публикуване, ако то е направено на или след 1 юли. За подгрупите превозни средства 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD и 10-LH обаче държавите членки прилагат еталонните емисии на CO₂, коригирани от 1 юли 2026 г.

Без да се засяга намалението на ставките за таксите, предвидено в параграф 3 от настоящия член, държавите членки могат да предвидят намалени ставки за таксите за инфраструктура или таксите за ползване, или освобождаване от задължението за плащане на такси за инфраструктура или такси за ползване за превозните средства с нулеви емисии от всяка група превозни средства, считано от 24 март 2022 г. до 30 юни 2031 г. В рамките на този период, при условие че е налице освобождаване от задължението за плащане на такси за инфраструктура или такси за ползване за превозни средства с нулеви емисии, държавите членки могат да прилагат подходящо намаление на ставката за таксите за инфраструктура или таксите за ползване за превозните средства с ниски емисии, което се ограничава до 75% в сравнение с таксата, приложима за превозните средства от клас 1 на емисии на CO₂, както е определен в параграф 2 от настоящия член. От 1 юли 2031 г. намаленията за превозни средства с нулеви емисии се ограничават до 75% в сравнение с таксата, приложима за превозните средства от клас 1 на емисии на CO₂. От 1 юли 2031 г. намаление на ставката за такси за инфраструктура или такси за ползване за превозни средства с ниски емисии може да се прилага само ако е въведена по-висока ставка на намаление за превозни средства с нулеви емисии, като въпросното намаление се ограничава до 50% в сравнение с таксата, приложима за превозните средства от клас 1 на емисии на CO₂.“;

б) в параграф 2 се добавят следните алинеи:

„Държавите членки гарантират че превозните средства, които са били класифицирани в клас 1 или 2 на емисии на CO₂ чрез използване на траектория за намаляване на емисиите, базирана на цел за 2030 г. за намаляване с 43% на емисиите на CO₂, се прекласифицират чрез използване на траектория за намаляване на емисиите, базирана на цел за 2030 г. за намаляване с 30% на емисиите на CO₂.

Държавите членки считат за отговарящи на изискванията за класификация в определен клас емисии на CO₂ всички превозни средства, за които ползвателят на пътищата може да предостави доказателство за емисиите на CO₂ в информационен файл за клиента, издаден в съответствие с член 9 от Регламент (ЕС) 2017/2400. Ако датата на първата регистрация на превозното средство е преди началната дата на траекторията за намаляване на емисиите за подгрупата превозни средства, в която е включено превозното средство, се прилагат стойностите за първата година на траекторията за намаляване на емисиите за съответната подгрупа.

Държавите членки третира специализираните превозни средства, съгласно определението за тях в член 3, точка 9 от Регламент (ЕС) 2019/1242, като превозни средства от съответната подгрупа неспециализирани превозни средства.

Държавите членки не прилагат намалените такси за клас 5 емисии на CO₂ за превозни средства с нулеви емисии, които са били преоборудвани с двигател, работещ с гориво, използван за генериране на електроенергия или спомагащ за задвижването на превозното средство. Вместо тях държавите членки прилагат таксите за клас 1 емисии на CO₂.

Производителите на превозни средства могат да използват симулационния инструмент, посочен в член 5 от Регламент (ЕС) 2017/2400, за да определят емисиите на CO₂ от превозно средство, работещо с два вида гориво, съгласно определението в член 3, точка 21 от Регламент (ЕС) 2017/2400, след датата на производство на превозното средство, когато тя е преди 1 януари 2024 г.

Производител, който възнамерява да използва посочената опция, уведомява Комисията за това свое намерение, а Комисията взема решение дали производителят може да използва симулационния инструмент за целта, посочена в настоящата алинея, и съобщава решението си на посочения производител. За класифицирането на превозно средство в даден клас емисии на CO₂ държавите членки приемат симулацията, извършена от производителите, като доказателство за емисиите на CO₂ от превозното средство, при условие че засегнатият производител изпрати на засегнатата държава членка резултатите от симулацията директно и в цифров вид, заедно с решението на Комисията, съобщено на посочения производител.“;

- в) параграф 7 се заличава;

г) добавя се следният параграф:

„12. До 30 юни 2029 г. Комисията оценява следните възможности:

- а) да се предостави възможност на държавите членки да варират ставките на тол таксите въз основа на характеристиките на ремаркетата, като се вземат предвид специфичните условия в различните държави членки, като например разнородността на автопарковете на ремаркета, различните технологии и оборудване на пазара и общото намаляване на енергията в резултат от използването на тези технологии и оборудване; и
- б) да се определят емисиите на CO₂ за преоборудваните моторни превозни средства и ремаркетата.

Комисията разглежда възможните последици от възможностите, посочени в първа алинея от настоящия параграф, за прилагането и ефективността на Регламент (ЕС) 2019/1242. Комисията надлежно взема предвид резултатите от всички пилотни проекти в тази област и разглежда административната тежест, оперативните ограничения, икономическите параметри на технологиите на пазара и разходната ефективност. Въз основа на тази оценка, когато е целесъобразно, Комисията може да направи законодателно предложение за изменение на настоящата директива.“

4) В член 8 параграф 3 се заменя със следното:

„3. В случай на обща система за такси за ползване, посочена в параграф 1 от настоящия член, крайната дата за прилагане на посочените в член 7жа, параграф 1 вариации за подгрупите превозни средства 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD и 10-LH е 25 март 2025 г.“

5) В член 9б се добавя следната алинея:

„За да се улесни обменът на информация за превозните средства, свързана с параметрите за класифициране на превозните средства съгласно определението за тях в член 2, точка 17 от Директива (ЕС) 2019/520, и с цел да се работи за взаимно признаване във всички държави членки за целите на класифицирането на превозните средства и правоприлагането, Комисията координира работата в рамките на групата от експерти, посочена в член 9д, параграф 4, по определяне и насърчаване на обмена на най-добри практики и за отправяне на предложения за общ подход.“.

Член 2

1. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до 31 декември 2027 г. Те незабавно информират Комисията за това.

От 1 януари 2028 г. държавите членки прилагат мерките, необходими, за да се съобразят с:

- а) член 1, точка 1, буква д) от настоящата директива; и
- б) член 1, точка 3, буква б) от настоящата директива, доколкото въпросната точка добавя трета алинея към член 7жа, параграф 2 от Директива 1999/62/ЕО.

Когато държавите членки приемат тези мерки, 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 3

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

Член 4

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в ... на

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател
