



Брюксел, 28 октомври 2022 г.  
(OR. en)

13790/22

---

---

Междуинституционално досие:  
2017/0115(CNS)

---

---

FISC 205  
ECOFIN 1061  
TRANS 658

## БЕЛЕЖКА

---

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Комитета на постоянните представители/Съвета
Относно:	Проект за директива за изменение на Директива 1999/62/ЕО относно таксуването на превозни средства за използване на пътни инфраструктури по отношение на някои разпоредби относно данъчното облагане на тежкотоварните автомобили – Политическо споразумение

---

## I. КОНТЕКСТ

1. На 31 май 2017 г. Комисията представи предложението си за директива на Съвета за изменение на Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури по отношение на някои разпоредби относно данъчното облагане на превозните средства<sup>1</sup>.
2. Комисията представи предложението заедно с друго предложение за изменение на Директива 1999/62/ЕО по отношение на таксите за изминато разстояние и таксите за ползване<sup>2</sup> като част от първия пакет за мобилността. И двете предложения имат за цел да се насърчи прилагането на пътни такси, свързани с изминатото разстояние, за да се стимулират по-чисти и по-ефективни автомобилни превози.
3. Предложението относно таксите за изминато разстояние и таксите за ползване имаше за цел постепенното премахване на таксите на основата на време („винетки“) и разширяването на обхвата на принципа на пътното таксуване за повече превозни средства въз основа на по-прости и по-екологосъобразни методики за изчисляване на пътните такси.

---

<sup>1</sup> Док. 10175/17.

<sup>2</sup> Док. 9672/17.

4. Целта на предложението относно данъчното облагане на превозните средства беше да се предоставят на държавите членки повече възможности за намаляване на данъците върху тежкотоварните автомобили чрез постепенно намаляване на минималните данъчни ставки, определени в приложението към Директива 1999/62/ЕО („Директива за евровинетките“).
5. Въпреки че Директивата за евровинетките беше изменена два пъти преди 2017 г.<sup>3</sup>, разпоредбите относно данъчното облагане на превозните средства не бяха изменени след приемането на първоначалната директива през 1999 г., което доведе до ерозиране на стойността на минималните ставки, съдържащи се в приложението към нея.
6. Междувременно повечето държави членки започнаха да таксуват тежкотоварните автомобили в зависимост от изминатото разстояние чрез въвеждането на такси за изминато разстояние. Въпреки това те все още са задължени да налагат върху тежкотоварните автомобили данъци, които по своята същност не отразяват конкретно използване на инфраструктурата.
7. Европейският комитет на регионите даде становището си по предложението относно данъчното облагане на превозните средства на 31 януари 2018 г.<sup>4</sup>, Европейският икономически и социален комитет – на 2 март 2018 г.<sup>5</sup>, а Европейският парламент – на 4 юли 2018 г.<sup>6</sup> Всички те подкрепят целта на предложението на Комисията.

## II. ДЕЙНОСТ В РАМКИТЕ НА СЪВЕТА

8. През септември 2017 г. по време на естонското председателство на Съвета беше взето решение двете предложения за изменение на Директивата за евровинетките да се разглеждат като пакет в работна група „Сухопътен транспорт“. Поради това предложението относно данъчното облагане на превозните средства беше представено в тази работна група на 23 октомври 2017 г. След това работата по предложението беше спряна в очакване на напредък по предложението относно таксите за изминато разстояние и пътните такси.

---

<sup>3</sup> С Директива 2006/38/ЕО и Директива 2011/76/ЕС.

<sup>4</sup> Становище на Европейския комитет на регионите „Европа в движение: насърчаване на решения за безпроблемна мобилност“, CDR3560/2017.

<sup>5</sup> Становище на Европейския икономически и социален комитет, EESC-2017-2888.

<sup>6</sup> Законодателна резолюция на Европейския парламент от 4 юли 2018 г. относно предложението за директива на Съвета за изменение на Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури по отношение на някои разпоредби относно данъчното облагане на превозните средства, P8\_TA(2018)0289.

9. Междувременно по обсъжданията на предложението относно таксите за изминато разстояние и пътните такси беше постигнат напредък в тристранните срещи. През 2021 г. Комитетът на постоянните представители и комисията по транспорт и туризъм (TRAN) на Европейския парламент потвърди споразумението, постигнато на тристранните срещи, а на 17 януари 2022 г. Европейският парламент одобри позицията на Съвета на първо четене без изменения. Впоследствие директивата беше публикувана в Официален вестник на 4 март 2022 г.<sup>7</sup>
10. Тъй като предложението относно пътните такси беше прието, а предложението относно данъчното облагане на тежкотоварните автомобили все още беше в процес на обсъждане, чешкото председателство реши да възобнови обсъжданията по предложението в работна група „Данъчни въпроси“, като взе предвид правното основание на предложението (член 113 от ДФЕС) и основния предмет на предложението (данъчно облагане). Председателството организира заседания на работна група „Данъчни въпроси“ по предложението на 15 септември и 7 октомври 2022 г.
11. На първото заседание Комисията представи предложението си, като го постави в контекста на първия пакет за мобилност на ЕС. Обсъжданата директива е единствената част, която все още не е приета. Комисията обясни, че предотвратяването на предизвиканата от данъчното облагане трансгранична пререгистрация на превозни средства се гарантира чрез инструменти в пакета, приет през 2020 г.: директивата относно командироването на водачи<sup>8</sup>, регламента относно времето на управление, периодите на почивка и тахографите<sup>9</sup> и регламента относно достъпа до пазара на автомобилни превози на товари в ЕС<sup>10</sup>.

---

<sup>7</sup> ОВ L 69, 4.3.2022 г., стр. 1.

<sup>8</sup> Директива (ЕС) 2020/1057 за определяне на специфични правила във връзка с Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС за командироването на водачи в сектора на автомобилния транспорт и за изменение на Директива 2006/22/ЕО по отношение на изискванията за изпълнение и Регламент (ЕС) № 1024/2012 (ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 49).

<sup>9</sup> Регламент (ЕС) 2020/1054 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 по отношение на минималните изисквания за максималното дневно и седмично време на управление, минималните прекъсвания и дневните и седмичните почивки, и на Регламент (ЕС) № 165/2014 по отношение на установяването на местоположението чрез тахографи (ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 1).

<sup>10</sup> Регламент (ЕС) 2020/1055 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. за изменение на регламенти (ЕО) № 1071/2009, (ЕО) № 1072/2009 и (ЕС) № 1024/2012 с оглед на адаптирането им към развитието в сектора на автомобилния транспорт (ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 17).

12. На второто заседание Комисията представи актуализирани данни за пазара на автомобилни превози на товари и обяснения за мерките, предприети за премахване на незаконните търговски практики, гарантирайки, че превозвачите действително са установени в държавата членка, в която осъществяват основната си дейност. Представените данни показват, че намаляването на минималните ставки за данъчно облагане на тежкотоварните автомобили би имало много минимално въздействие върху стимулите за това дружествата за товарни превози да преместят седалището си, което би могло да се отрази на данъчните основи на държавите членки.
13. Освен това чешкото председателство представи компромисен текст, който се характеризираше основно с възможността минималните ставки да бъдат сведени до нула, считано от влизането в сила на директивата (като се отхвърли постепенното намаляване, предложено от Комисията), както и съображение, за да се уверят държавите членки, че намаляването на минималните ставки им оставя достатъчно свобода на действие за запазването на съществуващите данъчни ставки за тежкотоварни автомобили.
14. Повечето държави членки приветстваха и подкрепиха компромисния текст на председателството и неговия акцент върху осигуряването на възможно най-голяма гъвкавост. Някои държави членки изразиха опасения относно началото на прилагането на директивата и привеждането ѝ в съответствие с Договора за евроринетката, относно необходимостта от запазване на приложение I, ако ставките бъдат сведени до нула, както и относно възможното въздействие върху бюджета в резултат на натиска за намаляване на националните ставки, когато други държави членки намаляват своите ставки.
15. Във връзка с това на заседанието на работна група „Данъчни въпроси“ (високо равнище) председателството представи преработен компромисен текст с цел да се отговори на изразените от делегациите опасения. По-специално датата на влизането в сила беше отложена и беше включена клауза за преразглеждане. Въпреки широката подкрепа за този текст, изразена на заседанието, няколко делегации все още не бяха в състояние да оттеглят резервите си.
16. В отговор на изразените притеснения председателството реши да се промени датата на прилагане на директивата, като се отложи за 1 януари 2026 г. в текста в приложението към настоящата бележка.

### III. ПРЕДСТОЯЩИ СЪПКИ

17. Във връзка с това Комитетът на постоянните представители се приканва:

- да постигне съгласие по текста в приложението към настоящата бележка;
- да предложи на Съвета да постигне политическо споразумение по проекта за директива въз основа на компромисния текст на председателството, съдържащ се в приложението към настоящата бележка.

---

2017/0115(CNS)

Проект за

**ДИРЕКТИВА НА СЪВЕТА**

**за изменение на Директива 1999/62/ЕО относно таксуването на превозни средства за използване на пътни инфраструктури по отношение на някои разпоредби относно данъчното облагане на тежкотоварните автомобили**

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 113 от него,

като взе предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взе предвид становището на Европейския парламент<sup>11</sup>,

като взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет<sup>12</sup>,

в съответствие със специална законодателна процедура,

като има предвид, че:

- (1) В своята Бяла книга от 28 март 2011 г.<sup>13</sup> Комисията определя цел за преминаване към пълно прилагане на принципите „замърсителят плаща“ и „потребителят плаща“ с цел генериране на приходи и осигуряване на финансиране за бъдещи инвестиции в транспорта.
- (2) По своята същност годишните данъци върху тежкотоварните автомобили са некомпенсирани плащания, свързани с факта, че превозното средство е регистрирано на името на данъкоплатеца за определен период, и като такива не отразяват конкретно използване на инфраструктурата. По подобни причини данъците върху тежкотоварните автомобили не са ефективни, когато става дума за стимулиране на почисти и по-ефективни превози или за намаляване на задръстванията.

---

<sup>11</sup> ОВ С [...], [...], стр. [...].

<sup>12</sup> ОВ С [...], [...], стр. [...].

<sup>13</sup> Бяла книга от 28 март 2011 г. „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ (COM(2011) 144 окончателен).

- (3) Тъй като са пряко свързани с използването на пътищата, таксите за изминато разстояние са значително по-подходящи за постигането на тези цели. Съгласно член 7к от Директива 1999/62/ЕО държавите членки, които въвеждат такси за изминато разстояние, могат да предоставят подходящо обезщетение на националните превозвачи.
- (4) Прилагането на данъци върху тежкотоварните автомобили представлява разход, който промишлеността засега трябва да поеме при всички случаи, дори ако държавите членки наложат такси за изминато разстояние. Поради това данъците върху тежкотоварните автомобили могат да представляват пречка за въвеждането на такси за изминато разстояние.
- (5) Следователно на държавите членки следва да се предоставят повече възможности за намаляване на данъците върху тежкотоварните автомобили, а именно чрез намаляване на всички минимални данъчни ставки, определени в Директива 1999/62/ЕО, на 0 евро. Без да се засяга тази възможност, държавите членки следва да могат да запазят в сила настоящите данъци върху превозните средства, налагани на тежкотоварните автомобили, да заменят тези данъци с друг данък от същия вид или да премахнат тези данъци и впоследствие да ги въведат отново.
- (6) Намаляването на всички минимални данъчни ставки, определени в Директива 1999/62/ЕО, на 0 евро не засяга възможността държавите членки да запазят намалените ставки или освобождаванията, предоставени на тежкотоварните автомобили преди приемането на тази директива.
- (7) С оглед на значимостта на осигуряването на гладкото функциониране на вътрешния пазар Комисията следва да направи оценка на намаляването на всички минимални данъчни ставки, определени в Директива 1999/62/ЕО, до 1 януари 2030 г.
- (8) Поради това Директива 1999/62/ЕО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

*Член 1*

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

- (1) Заглавието на глава II се заменя със следното:  
„Данъчно облагане на тежкотоварни автомобили“;

(2) Член 3 се изменя, както следва:

а) [...] параграф 1 **се изменя, както следва:**

**i) [...] уводната формулировка се заменя със следното:**

„1. Данъците върху превозните средства, налагани на тежкотоварните автомобили, посочени в член 1, буква а), са както следва:“;

**ii) тирето за Хърватия се заменя със следното:**

**„— Хърватия:**

**godišnja naknada za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila, posebna naknada za okoliš na vozila na motorni pogon,“;**

**iii) тирето за Словакия се заменя със следното:**

**„— Словакия:**

**daň z motorových vozidiel,“;**

**iv) тирето за Обединеното кралство се заличава:**

б) параграф 2 се заменя със следното:

„2. Държавите членки, които заменят някой от данъците, изброени в параграф 1, с друг данък от същия вид или премахват данък, посочен в параграф 1, и впоследствие въвеждат данък от същия вид, уведомяват Комисията, която при необходимост представя законодателно предложение за актуализиране на член 3, параграф 1.“;

в) добавя се следният параграф:

„3. Независимо от структурата на посочените по-горе данъци, държавите членки могат да определят ставките на този данък за всяка категория или подкатегория превозни средства, посочени в приложение I, в съответствие с установения в приложение I минимум.“;

(3) Член 6 се заменя със следното:

*“Член 6*

1. До 1 януари 2030 г. Комисията прави оценка на прилагането и въздействието на разпоредбите на настоящата директива, свързани с данъчното облагане на тежкотоварните автомобили. Тази оценка се съсредоточава върху анализа на въздействието на тези разпоредби върху функционирането на вътрешния пазар.

2. Въз основа на тази оценка, когато е целесъобразно, Комисията представя законодателно предложение за съответно изменение на имащите отношение разпоредби от настоящата директива.“ [...]

(4) В член 7, параграф 9 буква в) се заменя със следното:

„в) всяко превозно средство, обхванато от посочените по-долу условия:

i) се използва за целите на националната или гражданската защита, от пожарната и други аварийни служби и от полицията, или за поддръжка на пътищата, или;

ii) извършва само случайни превози по публичните пътни мрежи на държавите членки по регистрацията и се използва от физически или юридически лица, чиято основна дейност не е превоз на товари, при условие че превозите, извършвани от това превозно средство не водят до нарушаване на конкуренцията и с уговорката за съгласие от Комисията, или;

iii) се използва или е собственост на лица с увреждания; както и“;

(5) Приложение I към Директива 1999/62/ЕО се заменя с текста, съдържащ се в приложението към настоящата директива.

## 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 2025 г.** 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.
3. Държавите членки прилагат настоящата директива от [...] **1 януари 2026 г.**

## Член 3

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

## Член 4

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на ... година.

*За Съвета*  
*Председател*

## ПРИЛОЖЕНИЕ

### „ПРИЛОЖЕНИЕ I

#### МИНИМАЛНА СТАВКА НА ДАНЪКА ВЪРХУ ТЕЖКОТОВАРНИ АВТОМОБИЛИ

Моторни превозни средства			
Брой на осите и максимално допустима обща маса в натоварено състояние (в тонове)		Минимална ставка на данъка (в евро/година)	
Не по-малко от	По-малко от	Задвижваща/и ос/и с пневматично окачване или равностойно на него <sup>14</sup>	Други системи за окачване на задвижващата/ите ос/и
Две оси			
12	13	0	0
13	14	0	0
14	15	0	0
15	18	0	0
Три оси			
15	17	0	0
17	19	0	0
19	21	0	0
21	23	0	0
23	25	0	0
25	26	0	0

<sup>14</sup> Окачване, признато за равностойно в съответствие с определението в приложение II към Директива 96/53/ЕО на Съвета от 25 юли 1996 г. относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите товари в международния трафик (ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 59).

Четири оси			
23	25	0	0
25	27	0	0
27	29	0	0
29	31	0	0
31	32	0	0

СЪСТАВИ ОТ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА (СЪЧЛЕНЕНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА И АВТОВЛАКОВЕ)			
Брой на осите и максимално допустима обща маса в натоварено състояние (в тонове)		Минимална ставка на данъка (в евро/година)	
Не по-малко от	По-малко от	Задвижваща/и ос/и с пневматично окачване или равностойно на него <sup>15</sup>	Други системи за окачване на задвижващата/ите ос/и

<sup>15</sup> Окачване, признато за равностойно в съответствие с определението в приложение II към Директива 96/53/ЕО на Съвета от 25 юли 1996 г. относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите товари в международния трафик (ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 59).

2 + 1 оси			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	0
18	20	0	0
20	22	0	0
22	23	0	0
23	25	0	0
25	28	0	0
2 + 2 оси			
23	25	0	0
25	26	0	0
26	28	0	0
28	29	0	0
29	31	0	0
31	33	0	0
33	36	0	0
36	38	0	0

2 + 3 оси			
36	38	0	0
38	40	0	0
3 + 2 оси			
36	38	0	0
38	40	0	0
40	44	0	0
3 + 3 оси			
36	38	0	0
38	40	0	0
40	44	0	0

“