

**BG**

**BG**

**BG**



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 15.2.2011  
COM(2011) 69 окончателен

2008/0147 (COD)

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА  
ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ**

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

**относно**

**позицията на Съвета на първо четене по предложението за Директива на  
Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 1999/62/ЕО  
относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за ползване на  
определени инфраструктури**

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА  
ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ**

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

**относно**

**позицията на Съвета на първо четене по предложението за Директива на  
Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 1999/62/ЕО  
относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за ползване на  
определени инфраструктури**

**(текст от значение за ЕИП)**

**1. ИСТОРИЯ НА ДОСИЕТО**

Дата на предаване на предложението в ЕП и Съвета: 8.7.2008 г.  
(документ COM(2008) 436 окончателен — 2008/0147 (COD):

Дата на становището на Европейския икономически и социален 16.12.2009 г.  
комитет:

Дата на становището на Европейския парламент на първо 11.03.2009 г.  
четене:

Дата на приемане на политическото споразумение на Съвета 15.10.2010 г.  
предвид позицията на Съвета на първо четене:

Дата на приемане на позицията на Съвета: 14.2.2011 г.

**2. ЦЕЛ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО НА КОМИСИЯТА**

За да се премахнат нарушенията на конкуренцията между транспортните предприятия и да се въведат справедливи механизми за заплащане на разходите за използване на инфраструктурата от превозвачите, в Директива 1999/62/ЕО се определя максималният размер на таксите, с които държавите-членки могат да облагат тежкотоварни автомобили за ползването на определени транспортни инфраструктури. При определянето на този размер държавите-членки могат да не отчитат външните разходи като например тези, причинявани от замърсяването на въздуха и от шума. Предложените от Комисията изменения ще позволят събирането на такива такси, чието въвеждане ще стимулира по-ефикасен и по-чист товарен транспорт. Най-важната от останалите предложени промени позволява на държавите-членки по-голяма гъвкавост в определянето на размера на таксите за изминато разстояние, за да се насърчава по-голямото използване на пътищата извън часовете на върхово натоварване и в краен резултат да се намалят задръстванията. Накрая, получените допълнителни приходи от такси за външни разходи следва да се използват за финансиране на проекти за постигането на устойчивост в развитието на транспорта.

### **3. КОМЕНТАРИ ОТНОСНО ПОЗИЦИЯТА НА СЪВЕТА НА ПЪРВО ЧЕТЕНЕ**

#### **3.1 Общи коментари относно позицията на Съвета на първо четене**

Основните цели на предложението на Комисията са да се позволи на държавите-членки да включат най-значимите външни разходи в таксите за тежкотоварни автомобили и да се разшири обхватът на Директивата извън трансевропейската мрежа (TEN). Тези цели са постигнати до голяма степен в позицията на Съвета на първо четене.

#### **3.2 Подробни коментари от страна на Комисията относно позицията на Съвета на първо четене**

Основните разпоредби в позицията на Съвета и становището на Комисията по тези разпоредби са, както следва:

| <b>Позиция на Съвета</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | <b>Становище на Комисията</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Разширяване на обхвата на Директивата, така че да включва автомагистрала извън TEN (членове 2 и 7).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | По-ограничена от първоначалното предложение на Комисията за разширяване на обхвата с включване на всички пътища, но все пак представлява значителен напредък.                                                                                                                                                                            |
| На държавите-членки да се разреши да включват в таксите външни разходи като например тези, причинявани от шума и замърсяването на въздуха, но не и от задръствания (член 7в, параграф 1). Те могат обаче да променят таксите за ползване на инфраструктурата в часовете на върхово натоварване, без това да се отразява на приходите, в по-широки граници отколкото е позволено съгласно сега действащата директива (член 7е, параграф 3). | Комисията би предпочела като външни разходи освен тези, причинявани от замърсяването на въздуха и от шума, да бъдат включени и разходите от задръствания. По-голямото диференциране на таксите за ползване на инфраструктурата представлява обаче приемливо и осъществимо, второ по ефективност решение за намаляване на задръстванията. |
| Тежкотоварните автомобили от клас Euro VI да бъдат освободени от такси за външните разходи за период от 4 години след влизането в сила на Директивата (член 7в, параграф 3).                                                                                                                                                                                                                                                               | По принцип Комисията подкрепя освобождаването на по-малко замърсяващите превозни средства от тези такси, но само за определен и ограничен период.                                                                                                                                                                                        |
| Държавите-членки могат да вземат решение за освобождаване на превозни средства с тегло между 3,5 и 12 тона от такси за изминато разстояние по други причини освен заради околната среда, задръстванията и административните разходи (член 7, параграф 5).                                                                                                                                                                                  | Комисията би предпочела тези дерогации да бъдат обосновавани с обективни и ясно установени причини.                                                                                                                                                                                                                                      |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Предлага средствата, събрани чрез включването на външни разходи в таксите, да <i>следва</i> да се заделят за програми за подобряване на устойчивостта на транспортната система, но държавите-членки да решават накрая по свое усмотрение как да се изразходват тези средства (член 9, параграф 2). | Комисията би предпочела думата „следва“ да бъде заменена с „трябва“ или най-малкото да има изискване държавите-членки да докладват как са изразходвани тези събрани средства и да изразяват по-твърдо политическо намерение това да става в транспортния сектор и най-вече по трансевропейската мрежа. Комисията би предпочела също така да не се заличава текстът в сегашната директива относно използването на приходите от таксите за ползване на инфраструктурата. |
| Възможността за внасяне на изменения в повечето приложения към настоящата директива посредством делегирани актове (заменили предишната регулаторна процедура по комитология) беше премахната от предложението (член 9б).                                                                           | Комисията би предпочела запазване на възможността за внасяне на изменения в тези приложения посредством делегирани актове особено за приложение III и за стойността за бъдещи евростандарты в новото приложение IIIб (от позицията на Съвета).                                                                                                                                                                                                                         |

Следва да се отбележи, че позицията на Съвета на първо четене включва следните изменения, направени от Европейския парламент на първо четене, които бяха преценени като приемливи за Комисията: 30, 34, 36, 46, 50 и 69. Изменение 52 също беше включено в позицията на Съвета. Други изменения бяха отразени отчасти в позицията на Съвета, като например изменение 58 относно отчитането на инфлацията или част от изменение 63.

Освен това, изменение 43 също беше прието отчасти в позицията на Съвета. С него допустимата разлика в таксите за изминато разстояние между часовете на върхово натоварване и извън тези часове се увеличава от 100 % над минималния размер на 175 % над максимално допустимия среден размер. Този подход практически осигурява възможност да се прилагат стимулиращи мерки за избягване на часовете на върхово натоварване, които са сходни с предложените от Парламента, който поиска разлика от 500 %, но само над минималния размер.

Следните съществени изменения от страна на Европейския парламент, които бяха преценени като приемливи за Комисията, *не* бяха включени в позицията на Съвета (най-важните от тях са с получер шрифт, а числата в скоби посочват номера на съответното изменение от страна на Европейския парламент):

- изменение в член 7а, параграф 1 за заличаване на текста, разрешаващ на държавите-членки да прилагат само годишни ставки за превозните средства, регистрирани в съответната държава-членка (31);
- изменение в предложения член 7б, параграф 2, с което на държавите-членки се разрешава да налагат такса за задръстване, отразяваща

причинените от задръстването разходи, и те се задължават да изготвят проектопланове за действие за борба със задръстванията (33);

- текст, че в случаи, в които водач на превозно средство не може да представи съответните документи като доказателство за клас EURO на превозното средство, се допуска причинените от това допълнителни разходи да се възстановяват, ако водачът може да представи тези документи впоследствие (42);
- изменение в член 7ж, параграф 2, с което от Комисията се изисква да информира и Парламента, а не само комитета, дали дадена система за таксуване за изминато разстояние е в съответствие с изискванията на Директивата (44), и изменение в член 7ж, параграф 4, съгласно което Комисията трябва да предава и на Европейския парламент решенията, предоставени на комитета, упоменат по въпросния член (47);
- допълнителна подточка към член 7ж, параграф 3, съгласно която държавите-членки трябва да съобщават подробности за какво възнамеряват да заделят средствата, събрани от включването в таксите на външни разходи (45);
- изменение в член 7и, параграф 5 във връзка с текста относно използването на системата Galileo: по-конкретно използването на тази система като ефективно средство за събиране на такси (53);
- различна формулировка относно определянето на целевото предназначение на средствата, събрани от отчитането на външни разходи (55), и относно използването от държавите-членки на средствата, събрани от такси за ползване на инфраструктура (56);
- изменение в член 9, параграф 2, съгласно което поне 15 % от средствата, събрани от включването в таксите на външни разходи, да се заделят за изразходване по проекти по TEN-T (57);
- изменение в член 11, параграф 2, съгласно което Комисията трябва да наблюдава постепенното премахване на системите за таксуване, обвързано с времето на ползване (61);
- изменение в член 11, параграф 2, съгласно което Комисията трябва да направи законодателно предложение за преразглеждане на Директивата (втората част от изменение 63).

Следните изменения от страна на Европейския парламент, които бяха преценени като *неприемливи* за Комисията, *не* бяха включени в позицията на Съвета: 9, 12, 13, 25, 26, 27, 28, 29, 32, 37, 38, 39, 40, 48, 49, 54, 59, 60, 62, 64, 65, 66, 67 и 68.

**Накрая, Съветът прие отчасти изменение 35, с което се въвежда нов член 7в за освобождаване на превозни средства, които са в съответствие с бъдещите стандарти EURO. Съветът прие обаче по-дълъг период на освобождаване за превозните средства клас EURO VI и добави период на освобождаване за превозните средства клас EURO V.**

#### **4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Съветът прие своята позиция на първо четене с квалифицирано мнозинство вследствие на политическото споразумение, постигнато на 15 октомври 2010 г. Комисията счита, че позицията на Съвета отразява главните цели на нейното предложение и следователно може да я подкрепи.