2025/2459

4.12.2025 г.

ДИРЕКТИВА (ЕС) 2025/2459 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 26 ноември 2025 година

за изменение на Директива 1999/62/ЕО по отношение на удължаването на периода, през който тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии могат да се ползват от значително намалени ставки за таксите за инфраструктура или таксите за ползване или от освобождавания от плащането им

(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 за законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ([1]),

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура ([2]),

като имат предвид, че:

(1) Данните за регистрациите в Съюза на нови тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии напоследък показват увеличение, но регистрациите остават твърде ниски, за да се постигнат целите за намаляване на емисиите на CO_2 в транспортния сектор, определени в съобщението на Комисията от 9 декември 2020 г., озаглавено „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност – подготвяне на европейския транспорт за бъдещето“. Една от основните пречки пред по-широкото навлизане на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии са високите първоначални разходи за придобиване на такова превозно средство. Осигуряването на по-солидна икономическа обосновка за инвестиране в превозни средства с нулеви емисии означава да се работи за изравняване на разходите спрямо конвенционалните превозни средства. Общите разходи за собственост се състоят от първоначалната инвестиция, направена за придобиване на превозното средство, и експлоатационните разходи, възникващи по време на жизнения цикъл на превозното средство. Разликата в общите разходи за собственост между конвенционалните превозни средства и превозните средства с нулеви емисии може да бъде намалена чрез намаляване на експлоатационните разходи за превозните средства с нулеви емисии. Тези разходи включват пътни такси.

(2) Директива (ЕС) 2022/362 на Европейския парламент и на Съвета ([3]) измени Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([4]), като, наред с други промени, направи възможно определянето на пътните такси в зависимост от емисиите на CO_2 от превозните средства. С нея беше въведена възможността за вариране на таксите за инфраструктура и таксите за ползване и/или за интернализиране на външните разходи за емисиите на CO_2. И двете мерки засягат експлоатационните разходи на превозните средства. Варирането на таксите намалява експлоатационните разходи за по-малко замърсяващите превозни средства, докато таксите за външни разходи увеличават експлоатационните разходи за по-замърсяващите превозни средства. И двете мерки намаляват разликата в общите разходи за собственост между превозните средства с нулеви емисии и конвенционалните превозни средства. И двете мерки са важни за укрепване на икономическата обосновка за инвестиране в превозни средства с нулеви емисии.

(3) Член 7жа, параграф 1, пета алинея от Директива 1999/62/ЕО понастоящем дава възможност на държавите членки до 31 декември 2025 г. да прилагат намалени ставки за таксите за инфраструктура или таксите за ползване, без да поставя таван за такива намаления, или да прилагат пълно освобождаване от такива такси. Държавите членки трябваше да транспонират Директива (ЕС) 2022/362 в националното си право до 25 март 2024 г. Този срок за транспониране предполага много кратък период на изпълнение от по-малко от две години, който е твърде кратък, за да стимулира осезаемо търсенето на нови тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии. Поради това периодът на изпълнение следва да бъде удължен, за да се създадат подходящи условия за по-широкото навлизане на превозни средства с нулеви емисии.

([1]) Становище от 18 септември 2025 г. (все още непубликувано в Официален вестник).
([2]) Позиция на Европейския парламент от 7 октомври 2025 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от 27 октомври 2025 г.
([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).

(4) Варирането на пътните такси засяга инвестиционните решения на транспортните оператори, които придобиват ново превозно средство. Следователно то оказва въздействие върху търсенето на пазара на нови тежкотоварни превозни средства. Производителите на тежкотоварни превозни средства представляват предлагането на същия пазар. Те трябва да постигнат целта за намаляване на емисиите на CO_2 с 43 % до 2030 г., както е предвидено в Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета ([5]). Въпреки че ефикасните конвенционални превозни средства също допринасят за постигането на тази цел, за постигането ѝ е необходимо по-широко навлизане на превозни средства с нулеви емисии. Първата година, през която производителите трябва да постигнат тази цел, е периодът на докладване за 2030 г. с краен срок 30 юни 2031 г.

(5) За да се осигури ясна и съгласувана правна рамка и дружествата от Съюза в автомобилния сектор да бъдат подпомогнати при постигането на техните цели за намаляване на емисиите на CO_2, графикът на мерките по отношение на търсенето и предлагането на пазара на тежкотоварни превозни средства следва да бъде приведен в съответствие. Поради това датата, до която е възможно държавите членки да прилагат значително намалени ставки за таксите за инфраструктура или таксите за ползване или да освободят превозните средства с нулеви емисии от такива такси, следва да бъде отложена и да бъде 30 юни 2031 г.

(6) Факултативният характер на изменената разпоредба означава, че държавите членки не са задължени да транспонират настоящата директива. Въпреки това те следва незабавно да информират Комисията, ако използват възможността да предоставят на превозни средства с нулеви емисии значително намалени ставки за таксите за инфраструктура и таксите за ползване или освобождавания от плащането им след 31 декември 2025 г.,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

В член 7жа, параграф 1, пета алинея от Директива 1999/62/ЕО датата „31 декември 2025 г.“ се заменя с „30 юни 2031 г.“, а датата „1 януари 2026 г.“ се заменя с „1 юли 2031 г.“

Член 2

Държавите членки незабавно информират Комисията за предприетите мерки за прилагане на 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 Страсбург на 26 ноември 2025 година.

За Европейския парламент	*За Съвета*
Председател	*Председател*
R. METSOLA	M. BJERRE

([5]) Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO_2 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).