

Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури“

[COM(2017) 275 final — 2017/0114 (COD)]

„Предложение 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“

[COM(2017) 276 final — 2017/0115 (CNS)]

(2018/C 081/26)

Докладчик: **Alberto MAZZOLA**

Консултация	Европейски съвет, 12.6.2017 г. и 23.6.2017 г. Европейски парламент, 15.6.2017 г.
Правно основание	член 91 и член 113 от Договора за функционирането на Европейския съюз
Компетентна секция	„Транспорт, енергетика, инфраструктури, информационно общество“
Приемане от секцията	2.10.2017 г.
Приемане на пленарна сесия	18.10.2017 г.
Пленарна сесия №	529
Резултат от гласуването	121/2/6
(„за“/„против“/„въздържал се“)	

1. Заключение и препоръки

1.1. ЕИСК счита, че създаването на справедлива, прозрачна, недискриминационна и небюрокраична система за пътно таксуване в ЕС, с пропорционално отчитане на ползването на пътищата и на външните разходи, генерирани от камионите, автобусите и автомобилите, без фрагментиране на системите за таксуване и в съответствие с принципите „потребителят плаща“ и „замърсителят плаща“, би имало положителен ефект в борбата с влошаването на пътната инфраструктура, задръстванията и замърсяването. При долуизброените условия, тази система би могла да бъде приложена постепенно към ЛПС и ТПС по цялата трансевропейска транспортна мрежа, като се започне с приоритетната.

1.2. ЕИСК подчертава, че е важно да се актуализира общата правна рамка, за да се гарантира еднакво приложно поле за всички участници в движението, по-специално по отношение на системата за таксуване на общностно равнище, свързана с ползването на пътната инфраструктура от значение за Общността въз основа на изминатото разстояние, като например TEN-T, автомагистрала и национални пътища със значителен международен трафик.

1.3. Транспортният сектор играе съществена роля за гарантиране на мобилността и социално-икономическото развитие на ЕС и ЕИСК счита, че за да се отговори на предизвикателствата на растежа и устойчивостта, е необходимо да се оптимизира мрежата от транспортни инфраструктури: инвестирането в инфраструктурите е жизненоважно за растежа и заетостта, като се има предвид, че увеличаване с 1 % на разходите в инфраструктури предизвиква увеличаване на равнището на резултатите с 0,4 % през същата година и с 1,5 % четири години по-късно ⁽¹⁾.

1.4. ЕИСК констатира с безпокойство, че „докато необходимостта от инвестиции в транспортна инфраструктура се оценява на около 130 милиарда евро годишно на европейско равнище, то средните нива на инвестиции в ЕС от началото на кризата са доста под 100 милиарда евро“ ⁽²⁾. В ЕС е регистрирано намаляване на разходите за поддръжка на пътната

⁽¹⁾ МВФ, World Economic Outlook (Перспективи за световната икономика), 10.2014 г.

⁽²⁾ ITF (МТФ — Международен транспортен форум) (2015 г.), МТФ Transport Outlook („Транспортни перспективи 2015 г.“), Публикации на ОИСР, Париж.

инфраструктура, въпреки приетата в края на 2013 г. ⁽³⁾ нова рамка на ЕС за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа и действията, подкрепени от европейските структурни фондове ⁽⁴⁾. Многогодишната финансова рамка за периода 2021—2027 г. едва ли ще предвижда увеличаване на необходимите ресурси.

1.5. Според ЕИСК е от ключово значение приходите от използването на пътната инфраструктура, да бъдат разпределени по следния начин: тези, които са свързани с ползването на инфраструктурите, да се използват за покриване на разходите за изграждане, развитие, функциониране и поддръжка на пътната инфраструктура, докато приходите, свързани с външните разходи, следва да бъдат предназначени за действия по смекчаване на отрицателните въздействия на пътния транспорт и подобряване на ефективността чрез алтернативна инфраструктура, иновативни системи за управление на трафика, автоматично управление, електрификация, по-специално пунктове за бързо зареждане и алтернативни енергийни системи.

1.6. Според ЕИСК така постигнатите допълнителни приходи, които в рамките на режима, избран от Комисията биха могли да възлязат на над 10 милиарда евро годишно ⁽⁵⁾, 20 милиарда в случай на задължително прилагане за всички ТПС и още повече, ако се обхванат и ЛПС, биха дали значителен тласък на завършването и функционирането на Трансевропейската транспортна мрежа, в това число на технологичните компоненти. Все пак публичният принос остава с решаващо и доминиращо значение за финансирането на инфраструктурата.

1.7. ЕИСК счита, че преразглеждането на законодателството относно евроинетката е възможност за определяне на общи и хармонизирани стандарти, за наблюдение и подобряване на правилното прилагане на това законодателство, като се създаде специален регистър на ЕС и се събира точна информация от държавите членки.

1.8. ЕИСК счита, че е от съществено значение вътрешният пазар на транспорта да бъде освободен от дискриминационни практики, и призовава ЕК да предприеме действия, за да гарантира своевременно пълното спазване на регулаторната рамка на ЕС: по-специално прилаганите такси и отстъпки за редовни и/или национални ползватели не трябва да са дискриминиращи елементи по отношение на инцидентни и/или чуждестранни ползватели.

1.9. Друг повод за сериозна загриженост според ЕИСК е свързан с последиците от изменението на климата и равнищата на защита и опазване на околната среда и на всички аспекти на здравето и социалното благополучие във връзка с разумното използване на транспорта: както вече беше подчертано „що се отнася до транспорта, целта за намаляване на емисиите на парникови газове с 60 % в сравнение с емисиите от 1990 г. остава много амбициозна и изисква огромни усилия“ ⁽⁶⁾

1.10. ЕИСК отново заявява, че принципите „потребителят плаща“ и „замърсителят плаща“ би трябвало да се прилагат гъвкаво в контекста на периферните региони и отдалечените селски, планински и островни райони, за да се избегнат обратнопропорционалните на разходите ефекти и да се запази тяхната полезност като средство за пренасочване на избора относно организацията на транспортните операции, като същевременно се премахне нелоялната конкуренция между различните видове транспорт (TEN/582 „Въздействието на заключенията на 21-вата конференция на страните по РКООНИК върху европейската транспортна политика“).

1.11. Освен това ЕИСК счита, че е от съществено значение да се преразгледат резултатите от прилагането на директивата две години след влизането ѝ в сила, по-специално по отношение на ползите от нови инвестиции и разходите за превоз на товари, с оглед да се избегне влошаване на конкурентоспособността в световен мащаб на европейската промишленост.

1.12. ЕИСК счита, че трябва да се обърне особено внимание на приемливостта на мерките за ползвателите, потребителите и гражданите като цяло по отношение на прозрачността и яснотата на новата данъчна рамка, като се гарантира — включително и чрез многоезични табели на автомагистралите — положително, непосредствено и ясно възприемане от страна на ползвателя на целите, за които се използват събираните суми, на справедливия начин, по който се разпределят и на липсата на прекомерни данъчни тежести и двойно данъчно облагане, включително чрез използването на два синтетични показателя за качеството на пътищата, нивото на задръстванията и спестяването на емисиите на километър инфраструктура.

⁽³⁾ Регламент (ЕС) № 1315/2013 на ЕП и на Съвета от 11.12.2013 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).

⁽⁴⁾ През 2014 г. и 2015 г. общите инвестиции, направени от институциите на ЕС от собствени финансови източници (т.е. TEN-T/Механизъм за свързване на Европа (МСЕ), ЕФРР/КФ и заеми от ЕИБ) в инфраструктурата на основната и широкообхватната мрежа TEN-T, възлизат на 30,67 милиарда евро във всички 28 държави — членки на ЕС.

⁽⁵⁾ Оценка на въздействието на Директивата за евроинетката.

⁽⁶⁾ ОВ С 303, 19.8.2016 г., стр. 10.

1.13. Според Комитета инвестирания в транспортния сектор на приходите, свързани с прилагането на новото законодателство, съобразно с посоченото по-горе разпределение, би могло да генерира допълнителна заетост на над половин милион работници.

1.14. ЕИСК счита, че Комисията трябва да наблюдава и увеличава инструментите за правилно и еднакво прилагане на новото законодателство — в това число научно обоснована периодична проверка на стойностите, свързани с външните разходи, и действителното съответствие между приетите тарифни системи и същинските емисии на превозните средства, които днес не са благоприятни за по-мощните превозни средства — и да изготвя подробен годишен доклад относно напредъка, постигнат при прилагането на изменената директива, който да изпраща на ЕП и на Съвета, както и на КР и на самия ЕИСК.

2. Въведение

2.1. Транспортът е основният стълб на Единното европейско пространство и дава възможност за осъществяването на практика на свободата на движение на граждани, работници, стоки и услуги в Съюза: ефективността и качеството на транспортните мрежи оказват пряко въздействие върху устойчивото развитие, качеството на живота и труда и конкурентоспособността на Европа.

2.2. С 344 000 предприятия за автомобилни превози на пътници и над 560 000 предприятия за товарен автомобилен транспорт ⁽⁷⁾ икономиката на пътния транспорт в ЕС осигурява 5 милиона преки работни места и допринася за почти 2 % от БВП на ЕС, дава важен принос за растежа и заетостта в ЕС и следователно се нуждае от проактивни политики.

2.3. Транспортът е основната причина за замърсяването на въздуха и понастоящем създава една четвърт от емисиите на парникови газове в Европа; около една четвърт от емисиите, предизвиквани от пътния транспорт, се дължат на автомобилите и автобусите и се очаква в периода от 2010 до 2030 г. този дял да нарасне с около 10 % (Референтен сценарий на ЕС за 2016 г.: енергетика, транспорт и емисии на парникови газове. Тенденции до 2050 г.). Като първа стъпка ЕК се съсредоточи върху две предложения: едното относно сертифицирането на емисиите на въглероден диоксид и разхода на гориво на тези превозни средства, а другото относно мониторинга и докладването на така сертифицираните данни.

2.4. Приетата стратегия, по която ЕИСК се произнесе ⁽⁸⁾, включва пътна карта за мобилност с ниски емисии, която ще даде тласък на този преход, включително и в светлината на целите, поставени в Парижкото споразумение относно изменението на климата.

2.5. Със стратегията се преследват три цели: гарантиране на по-ефективна транспортна система, насърчаване на алтернативните нисковъглеродни енергии в транспортния сектор, насърчаване на транспортните средства с ниски/нулеви емисии.

2.6. Приложното поле се отнася преди всичко за пътния транспорт, отговорен за над 70 % от емисиите на парникови газове от транспорта и за голяма част за замърсяването на въздуха, но и другите видове транспорт трябва да дадат своя принос.

2.7. За осигуряване на по-ефективен транспорт от гледна точка на енергийните разходи и емисиите е важно да се предвидят точните ценови сигнали и да се вземат предвид външните разходи: във връзка с това ЕК възнамерява да изгради системи за пътно таксуване въз основа на действително изминатото разстояние в километри, за да се прилагат по-добре принципите „замърсителят плаща“ и „потребителят плаща“.

2.8. По-широкообхватното прилагане на принципите „потребителят плаща“ и „замърсителят плаща“ е насочено към четири проблема, като разрешаването им следва да се търси в „справедливо и ефикасно пътно таксуване“:

— пътният транспорт е отговорен за 17 % от емисиите на CO₂ в ЕС и използването на превозни средства с ниски и нулеви емисии е недостатъчно за постигане на целите в областта на климата и енергетиката за 2030 г.,

⁽⁷⁾ „Транспортът в ЕС в числа“, Европейска комисия, 2016 г., по данни на Евростат.

⁽⁸⁾ ОВ С 383, 17.11.2015 г., стр. 84.

- качеството на пътищата в ЕС се влошава поради спад на инвестициите в инфраструктури и отложена поддръжка, без да се отчита икономическото въздействие в дългосрочен план,
- някои държави членки въведоха временни тарифи (винетки), които дискриминират инцидентните чуждестранни оператори,
- замърсяването на въздуха и задръстванията, генерирани от превозните средства по пътищата, представляват значителни разходи за обществото.

2.9. Анализите на **икономическото въздействие** показват големи различия между увеличаването на разходите за ползвателите на транспорта, властите и изпълнителните органи, като тези различия са балансиращи от по-големи приходи и намаляване на разходите поради задръствания и други външни разходи, като същевременно се подчертават потенциално отрицателни въздействия по отношение на разпределението и въздействието върху МСП вследствие на по-големи разходи⁽⁹⁾.

2.10. Цифровите технологии са в състояние да повишат сигурността, ефективността и приобщаващия характер на транспорта, като дават възможност за безпрепятствена мобилност от врата до врата, интегрирана логистика и услуги с добавена стойност с внедряването на интелигентните транспортни системи във всички видове транспорт като неделима част от развитието на трансевропейската мрежа за мултимодален транспорт.

2.11. Разработените на европейско равнище действия в областта на транспорта с ниски емисии непременно ще окажат силно **въздействие върху териториите на регионите**, през които преминават транспортните инфраструктури, и това ще има преки последици по отношение на енергийното, териториално, екологично и транспортно планиране и ще окаже значителни въздействия върху икономиката и заетостта.

2.12. По отношение на **приемливостта на тези мерки от за ползвателите, потребителите** и гражданите като цяло, е необходимо да се направи повече за прозрачността и яснотата, за да се създаде пазар на превозните средства с ниски и нулеви емисии: необходимо е да се работи за подобряване информираността на потребителите чрез етикетирание на леките автомобили и да се окаже подкрепа чрез стандарти в областта на обществените поръчки. Успоредно с това е необходимо да се действа по отношение на прозрачността на новата рамка за данъчно облагане, като се гарантира положително непосредствено и ясно възприемане от страна на ползвателя на предназначението на реализираните приходи и на справедливото им разпределение и отсъствието на прекомерни данъчни тежести и двойно данъчно облагане.

3. Обобщение на предложенията на **ЕК**

3.1. В предложенията на ЕК пътните инфраструктури са предмет на таксите, които са пропорционални на изминатото разстояние — освен при прилагане на фиксирани такси, каквито понастоящем са предвидени в някои държави членки на ЕС — и се отнасят за всички видове превозни средства — не само тежкотоварни автомобили, но и автобуси, лекотоварни и леки автомобили — и следователно, както за товарния транспорт, така и за пътническия, и предвиждат промяна на данъчното облагане поради „потенциала да причиняват замърсяване“ и износване на инфраструктурата. Законодателните промени се отнасят по-специално за:

- разпоредби по отношение на такси за изминатото разстояние и такси за ползване, които вече се прилагат за всички превозни средства, а не само за тежкотоварните с тегло над 3,5 т: актуализиране на нормативните разпоредби на Директивата и разширяване на приложното поле за всички тежкотоварни и леки превозни средства от 1.1.2020 г. с премахване на освобождаването, максимални стойности за таксуване за външни разходи и опростяване на изискванията за данъчното им облагане,
- постепенно премахване на таксите за време за ТПС до 31.12.2023 г. и за леките превозни средства до 31.12.2027 г. и създаване на нова система за таксуване, основана на изминатото разстояние, с методика за изчисляване и оценка на разходите, свързани с определянето на таксите,
- промяна на таксите за инфраструктури въз основа на емисиите на CO₂ за ТПС и постепенно премахване от 1.1.2022 г. на настоящите данъчни корекции, които са въз основа на екологичните категории Евро,

⁽⁹⁾ *Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of the Eurovignette Directive (1999/62/EC)* („Допълнително проучване на оценката на въздействието, придружаващо преразглеждането на Директивата за евровинетката (1999/62/ЕО)“) — Договор за проучване № MOVE/A3/119-2013 — 5.2017 г.

- допълнителни мерки за леките превозни средства, по отношение на междуградските задръствания и замърсяващи емисии и емисии на CO₂ от всички видове превозни средства,
- изискване за задължително облагане за таксуване за външни разходи поне върху част от мрежата за тежкотоварни превозни средства от 1.1.2021 г.

3.2. В съответствие с принципите „замърсителят плаща“ и „потребителят плаща“, разширяването на приложното поле на Директива 1999/62/ЕО би трябвало да допринесе за намаляване на нарушаването на конкуренцията, предизвикано от настоящото освобождаване на автобусите от плащането за ползване на инфраструктурата.

3.3. Допълнително предложение предвижда изменения за постепенно намаляване на минималните стойности на данъците върху тежкотоварните автомобили до нула, а именно в пет стъпки, предприети в продължение на пет последователни години, всяка от които съставлява 20 % от сегашните минимални стойности.

4. Общи бележки

4.1. ЕИСК счита, че създаването на справедлива, прозрачна, недискриминационна и небюрокраична система в ЕС за пътно таксуване, с пропорционално отчитане на ползването на пътищата и на научно измерими външни разходи, генерирани от камионите, автобусите и автомобилите, без фрагментиране на системите за таксуване, но с таван за външните разходи и в съответствие с принципите „потребителят плаща“ и „замърсителят плаща“, би имало положителен ефект в борбата с влошаването на пътната инфраструктура, задръстванията и замърсяването.

4.2. ЕИСК подчертава, че е важно да се направи преоценка, да се промени и утвърди еднаквото прилагане на стандартите на ЕС и по този начин да се създаде обща правна рамка, която да гарантира еднакво равнище на условия за всички участници в движението в сектора на пътния транспорт: директивата като инструмент оставя големи възможности за различни начини на прилагане и ЕИСК счита, че е необходимо да се помисли за евентуалната необходимост — след проверка на прилагането на всеки три години — от използване на по-обвързващи законодателни инструменти, които да гарантират еднакво прилагане.

4.3. ЕИСК настоятелно препоръчва общата рамка за таксуване да бъде ясна, прозрачна, проста, проверима и обяснена с лесно разбираеми средства, които подчертават нейното предназначение, както в квитанциите на електронен и хартиен носител, така и в табелите на автомагистралите, с цел приносът, който всеки ползвател дава за общото благо, да бъде приемлив за обществото.

4.4. По-нататъшното хармонизиране на стандартите и създаването на обща правна рамка на общностно равнище за системата за пътно таксуване, свързана с ползването на пътните инфраструктури от значение за ЕС, както пътищата от мрежата TEN-T, автомагистралите и националните пътища със значителен международен трафик, са от съществено значение за осъществяването на реален единен пазар на ЕС на пътния транспорт без дискриминация и нарушаване на конкуренцията.

4.5. Системите за таксуване оказват различно въздействие върху централните и периферните региони: централните региони с интензивен трафик понасят по-големи отрицателни въздействия от онези, които са близо до отдалечените региони, докато последните получават много по-ниски данъчни компенсации за въздействието върху околната среда и финансиране на инфраструктурите в сравнение с централните региони. ЕИСК счита, че структурните фондове, фондовете за околната среда и ЕЦБ би трябвало да предприемат действия, за да гарантират балансирано развитие.

4.6. Липсата на хармонизиране на системите за таксуване, както за винетки така и за пътно таксуване, се свързва и с различни технологии за събиране с различни модели на системи за пътно таксуване, често оперативно несъвместими, които генерират допълнителни административни тежести и разходи за фирмите за транспорт и логистика. Това става в условията на нарастващо търсене на иновативен пътен транспорт, предизвикано от развитието на нови и интелигентни инфраструктури, в това число автоматичното управление и дистрибуцията на нови горива, и правилна поддръжка на съществуващите мрежи, които са в състояние да поемат потоците.

4.7. Според ЕИСК е налице необходимост от подходящи инвестиции в съществуващите и бъдещите инфраструктури, за да се постигне по-добра функционална оперативна съвместимост — в това число със сателитни технологии — на националните транспортни мрежи и да се улесни техният достъп до целия единен пазар, като се насърчава по-добро прилагане на интелигентната логистика⁽¹⁰⁾ и на решения в областта на ИКТ, за да се подобри пътната безопасност и да се повиши цялостната ефективност на системата с по широко използване на интелигентни транспортни системи и да се осигурят по ефективни и по-добре свързани модерни и устойчиви пътнотранспортни мрежи в цяла Европа. Би трябвало на превозните средства от 2019 г., (вж. „Стратегия за цифровизиране на транспорта, да се инсталират само бордови устройства, оперативни съвместими на равнището на ЕС).

4.8. ЕИСК счита, че при недостига на инвестиции в транспортните инфраструктури и недостатъчните равнища на поддръжката им, е необходимо да се прилага принципите „ползвателят плаща“ и „замърсителят плаща“, за да се финансират пътните инфраструктури при условие че:

- компенсациите, произтичащи от таксуването за ползване на инфраструктурата са предназначени за самата пътна инфраструктура, докато
- тези от таксуването за външни разходи трябва да бъдат предназначени за смекчаване на отрицателните въздействия от пътният транспорт, сред които изграждането на алтернативни инфраструктури, дистрибуция на алтернативни горива, алтернативни системи за управление, алтернативни видове транспорт и енергоснабдяване и подкрепата за Транс-европейската транспортна мрежа,
- като в този смисъл бъде променен член 9 от Директивата.

4.9. Комитетът счита, че също толкова важни са инвестициите за намаляване равнището на емисиите на CO₂ от пътният транспорт (вж. т. 2.12), които оказват неблагоприятно въздействие върху качеството на околната среда и водят до външни разходи в размер на 1,8 — 2,4 % от БВП, и призовава за интегриран подход за намаляване на емисиите на CO₂: въвеждането на ограничения за емисиите от новите ТПС, които излизат на пазара на ЕС за превозни средства, е по-ефективен инструмент за намаляване на емисиите в сравнение с таксуването, но не е достатъчен за постигане на поставените цели.

4.10. Като се има предвид, че задръстванията във и извън градските райони са траен проблем, би трябвало да се прибегне до финансова подкрепа от Общността за усъвършенствани системи за управление на трафика и за ефективни процеси за сателитна логистика с цел да се премахнат допълнителните разходи, които вече плащат ползвателите: приходите, произтичащи от доброволното приемане на тези мерки, следва във всички случаи да отиват за директно финансиране на алтернативни решения с неутрално въздействие.

4.11. Общественият транспорт трябва да бъде насърчаван и пътните такси би трябвало да се определят така че тази цел да се има предвид и да се постига, както по отношение на принципа „потребителят плаща“, така и на принципа „замърсителят плаща“.

5. Конкретни бележки

5.1. ЕИСК подкрепя целта на Европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние (ЕУЕСТ), която предвижда „оперативно съвместими бордови устройства, в един договор за поръчка и една фактура“ в целия ЕС, което ще доведе до създаването на единен пазар и гарантиране, че операторите на търговския автомобилен транспорт имат само един доставчик, един договор и единно фактуриране.

5.2. Опитът с Бренер в прилагането на повишеното пътното таксуване, съгласно посочените от Директивата принципи и ограничения, с цел осъществяване на алтернативни инфраструктури, се оказва полезен и приет от местното население: следователно ЕИСК оценява положително факта, че тази възможност се е разширила и в други чувствителни зони.

5.3. Според ЕИСК схемата за отстъпки (предишен член 7), определена след дълги дискусии и анализи, свързани с ТПС, изглежда справедлива и недискриминационна и би могла да бъде разширена в същата степен за леките превозни средства, като се намалят сегашните различия, регистрирани в някои държави, между инцидентни ползватели/чужденци и редовни/ национални ползватели. Следователно член 7 трябва да бъде изменен съгласно указаното.

5.4. Сравнението на тарифите, свързани с външните разходи за някои категории автомобили, например между товарни автомобили Евро 5 и Евро 6, показва съществено неблагоприятно третиране на превозните средства, причиняващи по-малко замърсяване, което според ЕИСК е необосновано. ЕИСК призовава да се преразгледат тарифите, свързани с външните разходи, определени в приложенията към Директивата, като се даде предимство на превозните средства с по-ниски емисии. По отношение на превозните средства с нулеви емисии одобрява възможността да се намалят временно съответните пътни такси за ползване на инфраструктурата.

⁽¹⁰⁾ COM(2016) 766 final.

5.5. ЕИСК призовава ЕК да актуализира периодично **научната** оценка на таксите, в това число местните условия, като се вземат предвид местните особености, но се избягва необоснованата на солидна научна основава дискриминация.

Брюксел, 18 октомври 2017 г.

Председател
на Европейския икономически и социален комитет
Georges DASSIS
