

ДИРЕКТИВА 2006/38/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 17 май 2006 година

за изменение на Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 71, параграф 1 от него,

като взеха предвид Директива 1999/62/ЕО¹, и по-специално член 7 от нея,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет²,

след консултации с Комитета за регионите³,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора⁴,

като имат предвид, че:

(1) Отстраняването на нарушенията на конкуренцията между транспортните предприятия в държавите-членки, правилното функциониране на вътрешния пазар и подобрената конкурентоспособност зависят изцяло от справедливите механизми, които са установени за заплащане на разходите за използване на инфраструктурата от собствениците на транспортни фирми за превоз на стоки. Известна степен на хармонизация вече е постигната чрез Директива 1999/62/ЕО.

(2) По-справедлива система за таксуване при използване на пътната инфраструктура, базирана на принципа „заплащане от ползвателя“ и възможността да се приложи принципът „заплащане от замърсяващата околната среда“, например чрез променливи такси, при които се отчита замърсяването на околната среда от превозните средства, е особено важна с цел насърчаване на непрекъснатия транспорт в Общността. Целта за максимално използване на съществуващата пътна мрежа и постигането на значително намаляване на негативното влияние на това използване би трябвало да се постигне по такъв начин, че да се избегне двойното таксуване и без да се налагат допълнителни

¹ ОВ L 187, 20.7.1999 г., стр.42. Директивата, изменена с Акта за присъединяване от 2003 г.

² ОВ С 241, 28.9.2004 г., стр. 58.

³ ОВ С 109, 30.4.2004 г., стр. 14.

⁴ Становище на Европейския парламент от 20 април 2004 г. (ОВ С 104 Е, 30.4.2004 г., стр. 371), Обща позиция на Съвета от 6 септември 2005 г. (ОВ С 275 Е, 8.11.2005 г., стр. 1) и Позиция на Европейския парламент от 15 декември 2005 г. (все още непубликувана в Официален вестник). Решение на Съвета от 27 март 2006 г.

утежнения на операторите, в интерес на здравия икономически растеж и правилното функциониране на вътрешния пазар, включително в отдалечените региони.

(3) Комисията обяви своето намерение да предложи директива относно таксуването при използване на пътната инфраструктура в Бялата книга „Европейска транспортна политика 2010 г.: време за решаване”. Европейският парламент потвърди необходимостта от инфраструктурни такси, когато прие на 12 февруари 2003 г. своя резолюция⁵ относно заключенията в Бялата книга. След срещата на Европейския съвет в Гьотеборг на 15 и 16 юни 2001 г., на която бе обърнато специално внимание на въпроса за непрекъснатия транспорт, на срещите на Европейския съвет в Копенхаген на 12 и 13 декември 2002 г. и в Брюксел на 20 и 21 март 2003 г. също бе приветствано намерението на Комисията да представи нова директива за „европейски винетки”.

(4) В параграф 29 от заключенията на Председателството от срещата в Гьотеборг Европейският съвет посочи, че политиката за непрекъснат транспорт трябва да разгледа въпросите за увеличаващия се обем трафик, нивото на задръстванията, шума и замърсяването на околната среда и да насърчи използването на щадящи околната среда начини за транспорт, както и цялостното поемане на социалните и екологичните разходи.

(5) за целите на установяването на такси Директива 1999/62/ЕО отчита инфраструктурната конструкция, разходите за експлоатация, поддръжка и развитие. Необходима е специфична разпоредба, за да се осигури яснота във връзка с конструктивните разходи, които трябва да бъдат отчетени.

(6) Международните пътнотранспортни операции са концентрирани по трансевропейската пътна транспортна мрежа. Освен това, правилното функциониране на вътрешния пазар е жизненоважно за търговския транспорт. Следователно, рамката на Общността трябва да се прилага спрямо търговския транспорт по трансевропейската пътна мрежа, както е дефинирано в Решение № 1692/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 1996 г. относно общностните насоки за изграждане на трансевропейската транспортна мрежа⁶. В съответствие с принципа на субсидиарността държавите-членки трябва да бъдат свободни да прилагат ТОЛ такси и/или потребителски такси за пътищата, различни от тези в трансевропейската пътна мрежа, в съответствие с Договора. Когато държавите-членки изберат да поддържат или въведат ТОЛ такси и/или потребителски такси само върху част от трансевропейската пътна мрежа на тяхна територия, а върху друга част не поддържат или въвеждат такива такси поради причини като изолацията на пътищата или ниски нива на задръствания или замърсяване на околната среда, или където това е от особено значение за въвеждането на нова система за таксуване, изборът на части от мрежата, които подлежат на таксуване, не трябва да допуска дискриминация на международния трафик и не трябва да води до нарушения на конкуренцията между операторите. Същите изисквания трябва да се прилагат в случаите, когато държава-членка поддържа или въвежда ТОЛ такси и/или потребителски такси

⁵ ОВ С 43 Е, 19.2.2004 г., стр. 250.

⁶ ОВ L 228, 9.9.1996 г., стр. 1. Решението, последно изменено с Решение № 884/2004/ЕО (ОВ L 167, 30.4.2004 г., стр. 1.)

по пътища, които не представляват част от трансевропейската пътна мрежа, например за паралелни пътища, с цел управление на потоците трафик.

(7) Когато държава-членка избере да разшири прилагането на ТОЛ таксите и/или потребителските такси извън трансевропейската пътна мрежа, например да включи паралелни пътища, по които трафикът може да бъде отклонен от трансевропейската пътна мрежа, и/или които са в пряка конкуренция с определени части от тази мрежа, тя трябва да осигури координация с отговорните за тези пътища компетентни органи.

(8) Във връзка с разходната ефективност при въвеждане на системи за събиране на такси, цялата инфраструктура, за която се отнасят таксите, може да не подлежи задължително на ограничения за достъп, контролирани чрез таксите. Държавите-членки могат да изберат да изпълнят настоящата директива чрез използването на такси само в една точка от инфраструктурата, за която се отнасят таксите. Това не трябва да води до дискриминация на трафика, различен от локалния.

(9) Таксите трябва да бъдат основани на принципа на възстановяване на инфраструктурните разходи. В случаите, когато инфраструктурата е съвместно финансирана чрез общия бюджет на Европейския съюз, делът от фондовете на Общността не трябва да бъде възстановяван чрез такси, освен ако няма специфични разпоредби в съответните инструменти на Общността, които отчитат получаването на бъдещи такси при установяване на сумата за Общността при съвместното финансиране.

(10) Фактът, че потребителят може да взема решения, които ще повлияят върху размера на таксите, като например избор на най-малко замърсяващи околната среда превозни средства и периоди за пътуване или маршрути с най-малки задръствания, е важен елемент от системата за таксуване. Следователно, държавите-членки трябва да имат възможност за диференциране на таксите в съответствие с категорията за емисии на превозното средство (класификация "EURO") и нивото на предизвикваните върху пътя щети, времето, мястото и размера на задръстването. Такова диференциране на таксите трябва да бъде пропорционално на преследваната цел.

(11) Аспектите на търговско ценообразуване за използване на инфраструктурата, които не са включени в настоящата директива, трябва да са съобразени с правилата на Договора.

(12) Настоящата директива не оказва влияние върху свободата на държавите-членки, които въвеждат система от ТОЛ такси и/или потребителски такси за инфраструктура, да предоставят съответни компенсации за тези такси, без да се нарушават членове 87 и 88 от Договора. Такива компенсации не трябва да водят до изкривявания на конкуренцията във вътрешния пазар и трябва да бъдат в съответствие със съответните разпоредби от законодателството на Общността и по-специално с минималните такси за превозни средства, посочени в приложение I към Директива 1999/62/ЕО, и разпоредбите на Директива 2003/96/ЕО на Съвета от 27 октомври 2003 г. относно преструктурирането на

правната рамката на Общността за данъчно облагане на енергийните продукти и електрическата енергия⁷.

(13) Когато държавите-членки налагат ТОЛ такси и/или потребителски такси за използване на пътища от трансевропейската пътна мрежа, на пътищата, за които се заплащат такси, трябва да се осигури съответният приоритет в програмите за поддръжка на държавите-членки. Приходите от ТОЛ таксите и/или потребителските такси трябва да се използват за поддръжка на съответната инфраструктура и за транспортния сектор като цяло в интерес на балансираното и устойчиво развитие на транспортните мрежи.

(14) Особено внимание трябва да се отделя на планинските региони като Алпите или Пиринеите. Стартирането на големи нови инфраструктурни проекти често не успява, тъй като значителните финансови ресурси, които са необходими, не са налични. В тези региони, следователно, от ползвателите може да се изисква да заплащат такса, която да се използва за финансиране на важни проекти с много висока европейска стойност, включително такива, които предвиждат друг начин за транспортиране в същия коридор. Сумата трябва да бъде свързана с финансовите нужди на проекта. Тя също така трябва да бъде свързана с основното ниво на таксите, за да се избегне изкуственото им увеличаване в даден коридор, което би могло да доведе до изместване на трафика по други коридори и така да създаде локални проблеми поради задръствания и неефективно използване на мрежите.

(15) Таксите трябва да бъдат недискриминационни и тяхното събиране не трябва да създава допълнителни формалности или да създава бариери на вътрешните граници. Следователно, трябва да се предприемат съответните мерки, за да се улесни плащането от ползвателите, особено когато ТОЛ таксите и/или потребителските такси се събират изключително с помощта на система, която включва електронно устройство за плащане (устройство в превозното средство).

(16) За да се предотврати отклоняването на трафика поради различни режими между държавите-членки и трети страни, Комисията трябва да се опита да осигури, че при преговорите за сключване на международни споразумения не се предприемат мерки от трети страни, като например система за замяна на транзитни права, която би могла да окаже дискриминационно влияние върху транзитния трафик.

(17) За да се осигури последователно, хармонизирано прилагане на системата за инфраструктурни такси, в новите начини за събиране на такси трябва да се калкулират разходите в съответствие с основните принципи, посочени в приложение II, или тези разходи да бъдат установени на ниво, което не надвишава това, което би се получило при прилагането на основните принципи. Тези изисквания не трябва да се прилагат при съществуващи начини, освен ако не предстои те да бъдат основно променени в бъдеще. Такива основни изменения ще включват всяка значима промяна на първоначалните срокове и условия в схемата за събиране на такси чрез изменение на договора с оператора на системата за събиране на такси, но няма да включват промени, предвидени в

⁷ ОВ L 283, 31.10.2003 г., стр. 51. Директива, последно изменена с Директива 2004/75/ЕО (ОВ L 157, 30.4.2004 г., стр. 10).

първоначалната схема. В случай на концесионни договори основна промяна може да бъде въведена във връзка с процеса за обществени доставки. За да се постигне прозрачност, без да се създават пречки за функционирането на пазарната икономика и публично-частните партньорства, държавите-членки трябва също така да съобщават на Комисията, така че Комисията да бъде в състояние да дава становище, цените и другите параметри, които възнамеряват да прилагат при калкулиране на различните разходни елементи от таксите или, в случай на концесионни договори, съответния договор и базовото досие. Становищата, приети от Комисията преди въвеждането на новите начини за таксуване в държавите-членки, изцяло не са в ущърб на задължението на Комисията по Договора да осигури прилагането на законодателството на Общността.

(18) За да се даде възможност в бъдеще да се вземе информирано и обективно решение във връзка с възможното прилагане на принципа „заплащане от замърсяващия околната среда” за всички видове транспорт чрез поемане на външните разходи, трябва да се разработят унифицирани принципи за калкулация на базата на научно признати данни. Всяко бъдещо решение по този въпрос трябва да отчита изцяло данъчната тежест, която вече е поета от пътно-транспортните компании, включително данъци за превозни средства и акцизни такси за гориво.

(19) Комисията трябва да започне работа по разработката на общо приложим, прозрачен и достъпен модел за оценка на външните разходи за всички видове транспорт, който да служи като база на бъдещите изчисления на инфраструктурните такси. В процеса на тази работа Комисията трябва да изследва всички възможни варианти за състава на външните разходи, които трябва да бъдат взети предвид, като се отчитат елементите, посочени в Бялата книга на Комисията от 2001 г. „Европейска транспортна политика до 2010 г.”, при внимателно оценяване на влиянието, което ще окаже поемането на разходите при различните варианти. Европейският парламент и Съветът ще проучат старателно всяко такова предложение на Комисията за по-нататъшен преглед на Директива 1999/62/ЕО.

(20) Е необходим допълнителен технически прогрес, за да се разработи система за таксуване при използване на пътната инфраструктура. Трябва да има процедура, даваща възможност на Комисията да адаптира изискванията на Директива 1999/62/ЕО в съответствие с техническия прогрес, след консултации с държавите-членки.

(21) Мерките, необходими за изпълнение на настоящата директива, трябва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. относно установяване на процедурите за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията⁸.

(22) Тъй като целта на настоящата директива, а именно хармонизиране на условията, приложими за таксите при използване на пътната инфраструктура, не може да бъде постигната в задоволителна степен от държавите-членки, действайки самостоятелно, а следователно може, поради нейното европейско измерение и с оглед опазване на вътрешния пазар за транспорт, да бъде по-

⁸ OBL 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

добре постигната на ниво Общност, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарността, посочен в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалността, посочен в същия член, настоящата директива не излиза извън това, което е необходимо, за да се постигне целта ѝ,

(23) Директива 1999/62/ЕО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Член 2 от Директива 1999/62/ЕО се изменя, както следва:

а) буква а) се заменя със следната:

а) „трансевропейска пътна мрежа” означава пътната мрежа, дефинирана в част 2 на приложение I към Решение № 1692/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 1996 г. относно общностните насоки за изграждане на трансевропейската транспортна мрежа⁹, както е илюстрирано чрез карти. Картите се позовават на съответните части, упоменати в оперативната част и/или в приложение II към това Решение;

б) добавят се следните точки:

аа) „конструктивни разходи” означава разходите, свързани с конструкцията, включително разходите за финансиране, където е подходящо, на:

- нова инфраструктура или нови подобрения на инфраструктурата (включително значителни ремонти по структурата) или
- нова инфраструктура или нови подобрения на инфраструктурата (включително значителни ремонти по структурата), извършени преди не повече от 30 години, считано от 10 юни 2008 г., където начините за таксуване са вече установени на 10 юни 2008 г., или извършени преди не повече от 30 години преди установяването на начини за таксуване, въведени след 10 юни 2008 г.; разходи за инфраструктура или подобрения на инфраструктурата, завършени преди тези срокове, могат също да се считат като конструктивни разходи, когато:

і) държава-членка е установила система за събиране на такси, която предоставя възстановяване на тези разходи чрез договор с оператор на системата или чрез други законови действия с еквивалентен ефект, които влизат в сила преди 10 юни 2008 г., или

⁹ ОВ L 228, 9.9.1996 г., стр. 1. Решението, последно изменено с Решение № 884/2004/ЕО (ОВ L 167, 30.4.2004 г., стр. 1.)

ii) държава-членка може да докаже, че случаят с изграждането на въпросната инфраструктура зависи от това, дали тя има срок на проекта по-голям от 30 години.

Във всеки случай пропорцията на конструктивните разходи, които трябва да бъдат взети предвид, не трябва да надвишава пропорцията на периода на годност на инфраструктурните компоненти от текущия проект, които все още ще се използват на 10 юни 2008 г. или на датата, когато се въвеждат новите начини за таксуване, ако тя е след 10 юни 2008 г.

Инфраструктурните разходи или разходите за подобрения на инфраструктурата могат да включват всички специфични разходи за инфраструктура, проектирана да намали шума или да повиши пътната безопасност, и действителните плащания, направени от оператора на инфраструктурата, съответстващи на обективни екологични елементи като защита срещу замърсяване на почвата;

аб) „разходи за финансиране” означава лихви по заеми и/или възвращаемост върху финансиране със собствен капитал от акционерите;

ав) „значителни структурни ремонти” означава структурни ремонти с изключение на ремонтите, които повече не допринасят полза за ползвателите на пътищата, например когато ремонтната дейност е заменена с препокриване на пътя или с друга конструктивна работа;

в) точка б) се заменя със следната:

б) „ТОЛ такса” означава определена сума, платима за превозно средство, изминаващо дадено разстояние по инфраструктурите, посочени в член 7, параграф 1; сумата се базира на изминатото разстояние и вида на превозното средство;

г) добавя се следната точка:

ба) „претеглена осреднена ТОЛ такса” означава общия приход, събран чрез ТОЛ такси през даден период, разделен на броя на километрите, пропътувани от превозните средства в дадена мрежа, за която са събирани ТОЛ такси през този период, като както приходите, така и пропътуваните от превозните средства километри се изчисляват за превозни средства, за които се събират ТОЛ такси;”;

д) букви в), г), д) и е) се заменят със следните:

в) „потребителска такса” означава определена сума, чието заплащане дава право на превозното средство да използва за определен период инфраструктурата, посочена в член 7, параграф 1;

г) „превозно средство” означава моторно превозно средство или съчленена комбинация от превозни средства, предназначено или

използвано изключително за превоз на товари и чието максимално допустимо тегло в натоварено състояние е повече от 3,5 тона;

д) превозно средство от тип „EURO 0”, „EURO I”, „EURO II”, „EURO III”, „EURO IV”, „EURO V”, „EEV” означава превозно средство, чиито емисии са в границите за емисии, посочени в приложение 0;

е) „вид на превозното средство” означава категорията, в която се класифицира превозното средство в зависимост от броя на осите, размерите или теглото му, или като се вземат предвид други показатели за класифициране, отразяващи щетите върху пътя като например класификационната система за щети върху пътя, дадена в приложение IV, при условие, че използваната класификационна система се базира на характеристиките на превозното средство, които са отразени в документацията на това средство, използвана във всички държави-членки, или тези характеристики са видими;

е) добавят се следните точки:

ж) „концесионен договор” означава „концесия за обществени работи” или „концесия за обслужване”, както е дефинирано в член 1 от Директива 2004/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 г. относно координирането на процедурите за възлагане на обществени поръчки за строителство, услуги и доставки¹⁰;

з) „концесионна ТОЛ такса” означава ТОЛ такса, наложена на концесионера в съответствие с концесионния договор.”

2. Член 7 се изменя, както следва:

а) параграфи 1, 2, 3 и 4 се заменят със следните:

1. „Държавите-членки могат да поддържат или въвеждат ТОЛ такси и/или потребителски такси за трансевропейската пътна мрежа или за части от тази мрежа само при условията, посочени в параграфи от 2 до 12. Това се извършва без ущърб на правото на държавите-членки в съответствие с Договора да прилагат ТОЛ такси и/или потребителски такси за пътищата, които не са включени в трансевропейската пътна мрежа, като например за паралелни пътища, по които трафикът може да бъде отклонен от трансевропейската пътна мрежа и/или които са в пряка конкуренция с определени части от тази мрежа, както и да прилагат ТОЛ такси и/или потребителски такси за други видове моторни превозни средства, които не са включени в дефиницията на „превозно средство” върху трансевропейската пътна мрежа, при условие, че налагането на ТОЛ такси и/или потребителски такси за такива пътища не е дискриминационно спрямо международния трафик и не води до изкривявания при конкуренцията между операторите.

¹⁰ ОВ L 134, 30.4.2004 г., стр. 114. Директивата, последно изменена с Регламент (ЕО) № 2083/2005 на Комисията (ОВ L 333, 20.12.2005 г., стр. 28.)

1а. Когато държавите-членки решат да поддържат или въвеждат ТОЛ такси и/или потребителски такси само за части от трансевропейската пътна мрежа, изключенията за другите части (поради причини, свързани с тяхната изолация или ниска степен на задръстване или замърсяване на околната среда, или където това е важно за въвеждането на нови начини за ТОЛ такси) няма да водят до дискриминация на международния трафик.

2. а) Държава-членка може да избере да поддържа или въвежда ТОЛ такси и/или потребителски такси, които се отнасят само за превозните средства с максимално допустимо тегло в натоварено състояние, не по-малко от 12 тона. Когато държава-членка избере да прилага ТОЛ такси и/или потребителски такси за превозни средства под това гранично тегло, трябва да се прилагат разпоредбите на настоящата директива.

б) ТОЛ таксите и/или потребителските такси се прилагат за всички превозни средства от 2021 г.

в) Държава-членка може да направи изключение от изискването, посочено в точка б), когато счита, че налагането на такси за превозни средства с тегло, по-малко от 12 тона:

- би създавало значителен неблагоприятен ефект върху свободния поток на трафика, околната среда, нивата на шума, задръстванията или здравословното състояние; или

- би довело до административни разходи, надвишаващи 30 % от допълнително генерираните приходи.

3. ТОЛ таксите и/или потребителските такси не могат да бъдат едновременно налагани по едно и също време за всички категории превозни средства при използване на един пътен участък. Държавите-членки могат също така да наложат ТОЛ такси за пътни мрежи, по които са наложени и потребителски такси за използване на мостове, тунели и планински проходи.

4. ТОЛ таксите и/или потребителските такси не трябва да водят до дискриминация, пряка или непряка, на основата на националност на собствениците на транспортните фирми или регистрацията на превозното средство, или началната или крайната точка на транспортната операция.”

б) добавят се следните параграфи:

„4а. Държавите-членки могат да предвидят намалени ТОЛ такси или потребителски такси, както и изключения от задължението да се плащат ТОЛ такси и потребителски такси за превозни средства, които са изключени от изискването да монтират и използват записващо оборудване в съответствие с Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета от 20 декември 1985 г. относно уредите

за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт¹¹ и в случаите, за които се отнасят условията, съдържащи се в член 6, параграф 2, букви а) и б) от настоящата директива

4б. Тъй като структурата на таксите, включваща отстъпки или намаления за редовни ползватели, може да доведе до действителни спестявания при административните разходи за инфраструктурния оператор, държавите-членки могат да предвидят такива отстъпки или намаления при условие, че:

- те изпълняват условията, посочени в параграф 10, буква а);
- те съответстват на Договора и по-специално на членове 12, 49, 86 и 87 от него;
- те не водят до изкривяване на конкуренцията във вътрешния пазар;
- получената структура на таксите е линейна, пропорционална, налична за всички ползватели при равни условия и не води до допълнителни разходи, които да се прехвърлят върху останалите потребители под формата на по-високи ТОЛ такси.

Такива отстъпки или намаления във всички случаи няма да надхвърлят 13 % от ТОЛ таксите, платени от еквивалентни превозни средства, които не подлежат на отстъпка или намаление.

4с. Всички схеми за отстъпки или намаления се съобщават на Комисията, която проверява съответствието с условията, посочени в параграфи 4а и 4б, и одобрява тези схеми в съответствие с процедурата, посочена в член 9в, параграф 2.”

в) параграф 6 се заменя със следния:

6. „Начините за събиране на ТОЛ такси и/или потребителски такси няма да поставят нередовните ползватели на пътната мрежа в неаргументирано неизгодно положение по финансов или друг начин. По-специално, когато държава-членка събира ТОЛ такси и/или потребителски такси изключително чрез система, която изисква използването на устройство в превозното средство, тя ще осигури съответните устройства при разумни административни и икономически мерки.”;

г) втората и третата алинея от параграф 7 се заличават;

д) параграфи 9 и 10 се заменят със следните:

9. „ТОЛ таксите се основават на принципа на възстановяване единствено на инфраструктурните разходи. Претеглените осреднени

¹¹ ОВ L 370, 31.12.1985 г., стр. 8. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 432/2004 на Комисията (ОВ L 71, 10.3.2004 г., стр. 3.)

ТОЛ такси са свързани с конструктивните разходи и разходите за експлоатация, поддръжка и развитие на съответната инфраструктурна мрежа. Претеглените осреднени ТОЛ такси могат да включват също така възвращаемостта на капитала при марж на печалбата на базата на пазарните условия.

10. а) Без да се нарушават претеглените осреднени ТОЛ такси, посочени в параграф 9, държавите-членки могат да променят ТОЛ таксите с цел намаляване на щетите върху околната среда, справяне със задръстванията, намаляване на щетите по инфраструктурата, оптимизиране на използването на инфраструктурата или насърчаване на безопасността по пътищата при условие, че тази промяна на таксите:

- е пропорционална на преследваната цел;

- е прозрачна и недискриминационна особено по отношение на националност на собствениците на транспортните фирми или регистрацията на превозното средство, или началната или крайната точка на транспортната операция;

- не е предназначена да генерира допълнителни приходи, като нецеленасоченото увеличение на приходите (водещо до претеглени осреднени ТОЛ такси, които не съответстват на параграф 9) се балансира чрез реструктуриране на промяната на таксите, което трябва да бъде въведено две години след края на счетоводната година, през която е генериран допълнителен приход;

- е съобразена с максималните гъвкави прагове, посочени в буква б).

б) Като се отчитат условията на буква а), ТОЛ таксите могат да се променят в съответствие с:

- класа за емисии EURO, посочен в приложение 0, включително нивото на РМ и на азотните окиси (NOx), при условие, че няма ТОЛ такса, която да е 100 % по-голяма от ТОЛ таксата за еквивалентни превозни средства, изпълняващи най-строгите стандарти за емисии; и/или

- времето през деня, вида на деня или сезона при условие, че:

- i) няма ТОЛ такса, която да е 100 % по-голяма от ТОЛ таксата за най-евтиния период от деня, вид на деня или сезона; или

- ii) когато таксата за най-евтиния период е с нулева, глобата за най-скъпото време от деня, вида на деня или сезона е не повече от 50 % от таксата, която в противен случай е приложима за въпросното превозно средство.

От държавите-членки трябва да се поиска да променят величината на таксите в съответствие с първо тире не по-късно от 2010 г. или в случай на концесионни договори, когато концесионният договор се поднови.

Въпреки това държава-членка може да направи изключение от това изискване, ако:

i) то ще засегне сериозно съгласуваността на системите за ТОЛ такси, разположени на нейна територия;

ii) за съответна система за ТОЛ такси се окаже технически невъзможно да се въведе такава диференциация;

iii) това ще доведе до отклоняване на най-силно замърсяващите околната среда превозни средства извън трансевропейската пътна мрежа и последващо влияние върху безопасността по пътищата и общественото здраве.

Всяко подобно изключение трябва да бъде съобщено на Комисията.

в) Като се отчитат условията на буква а), величините на ТОЛ таксите могат в изключителни случаи за специфични проекти с голямо европейско значение да бъдат предмет на други форми на изменение с цел да се осигури търговската жизнеспособност на тези проекти, когато те са подложени на пряка конкуренция с други видове транспорт за превозни средства. Получената структура на таксите трябва да бъде линейна, пропорционална, публикувана открито, налична за всички ползватели при равни условия и да не води до допълнителни разходи, които да се прехвърлят върху останалите потребители под формата на по-високи ТОЛ такси. Комисията проверява съответствието с условията на тази точка, преди въвеждането на въпросната структура на таксите.”;

й) добавят се следните параграфи:

11. „Без да се нарушават член 91, параграфи 1 и 1а, в изключителни случаи, засягащи инфраструктурата в планински региони, и след информиране на Комисията, към ТОЛ таксите може да се добави увеличение за определени части от пътищата:

а) които подлежат на големи задръствания, оказващи влияние върху свободното движение на превозните средства; или

б) чието използване от превозни средства е причина за значителни щети върху околната среда,

при условие, че:

- генерираният от увеличението приход се инвестира в приоритетни проекти с европейско значение, посочени в приложение III от

Решение № 884/2004/ЕО, които допринасят пряко за намаляване на задръстванията или щетите върху околната среда и които се изпълняват в същия коридор, в който се намира частта от пътя, за която се прилага увеличението.

- увеличението, което се прилага за ТОЛ такси, променящи се в съответствие с параграф 10, не надвишава 15 % от претеглената осреднена ТОЛ такса, изчислена в съответствие с параграф 9, с изключение на случаите, когато генерираният приход се инвестира в трансгранични части от приоритетни проекти с европейско значение, включващи инфраструктурата в планински региони, като в този случай увеличението не може да надвишава 25 %;

- прилагането на увеличението не води до несправедливо третиране на търговския трафик в сравнение с другите ползватели на пътя;

- финансовите планове за инфраструктурата, за която се прилага увеличението, и анализът за разходите и ползите за новия инфраструктурен проект се изпращат на Комисията преди да се започне прилагането на увеличението ;

- периодът, през който увеличението трябва да се прилага, е дефиниран и ограничен предварително и е в съответствие със сроковете за събиране на очаквания приход, както е дефинирано в представените на Комисията финансови планове и анализ за разходите и ползите.

Прилагането на тази разпоредба за нови трансгранични проекти е предмет на споразумение между съответните държави-членки.

Когато Комисията получи финансовите планове от държава-членка, възнамеряваща да прилага увеличение, тя съобщава тази информация на членовете на Комитета, посочен в член 9с, параграф 1. Ако Комисията счете, че планираното увеличение не удовлетворява условията, посочени в настоящия параграф, или ако счете, че планираното увеличение ще окаже значително неблагоприятно влияние върху икономическото развитие на периферните региони, Комисията може да отхвърли плановете за такси, представени от държавата-членка, или да поиска промени в тях в съответствие с процедурата, посочена в член 9с, параграф 2.

12. Когато водач на превозно средство не може да представи документи на превозното средство, необходими за проверяване на информацията, посочена в първо тире на параграф 10, буква б), и вида на превозното средство в случай на проверка, държавата-членка може да прилага ТОЛ такси до максималния размер.”;

3. въвежда се следният член:

„Член 7а

1. При определяне на размера на претеглените осреднени ТОЛ такси, които трябва да бъдат начислявани за съответна инфраструктурна мрежа или за ясно определена част от такава мрежа, държавите-членки отчитат различните разходи, посочени в член 7, параграф 9. Отчетените разходи се отнасят до мрежата или частта от мрежата, за която се налагат ТОЛ такси, и за превозните средства, подлежащи на таксуване. Държавите-членки могат да изберат да не възстановяват тези разходи чрез приход от ТОЛ такси или да възстановяват само процент от разходите.

2. ТОЛ таксите се определят в съответствие с член 7 и параграф 1 от настоящия член.

3. За нови начини за събиране на ТОЛ такси, различни от тези, които включват концесионни ТОЛ такси, въведени от държавите-членки след 10 юни 2008 г., държавите-членки трябва да калкулират разходите, като използват методологията, базирана на основните принципи за калкулиране, посочени в приложение III.

За нови концесионни ТОЛ такси, въведени след 10 юни 2008 г., максималният им размер трябва да бъде еквивалентен или по-малък от размера, който би се получил при използване на методологията, базирана на основните принципи за калкулиране, посочени в приложение III. Оценката за такова съответствие се прави на базата на аргументирано дълъг сравнителен период в съответствие със същността на концесионния договор.

Начините за събиране на ТОЛ такси, въведени преди 10 юни 2008 г. или за които преди тази дата са обявени търгове или са получени отговори на покани за провеждане на преговори в съответствие с процеса за обществени поръчки, няма да бъдат предмет на задълженията, посочени в този параграф, дотолкова, доколкото начините остават в сила и при условие, че не се променят значително.

4. Държавите-членки съобщават на Комисията най-малко четири месеца преди въвеждането на новите начини за събиране на ТОЛ такси:

а) за начини за събиране на ТОЛ такси, различни от тези, които включват концесионни такси:

- цената на устройствата и други параметри, които се използват при изчисляването на различните елементи на разходите, и

- ясна информация за превозните средства, включени в ТОЛ режима, и географския обхват на мрежата или частта от нея, използвана за всяка калкулация на разходите, както и процента на разходите, който се планира да бъде възстановен;

б) за начини за събиране на ТОЛ такси, включващи концесионни такси:

- концесионните договори или значителни промени в тези договори;

- базовия модел, от който възложителят изхожда при уведомлението за концесия, както е посочено в приложение VII Б към Директива 2004/18/ЕО; този базов модел включва прогнозните разходи, както са дефинирани в член 7, параграф 9, предвиждани при концесията, очаквания трафик, разделен на видове превозни средства, предвижданите нива на таксите и географския обхват на мрежата, включена в концесионния договор.

5. Държавите-членки информират също така Комисията най-малко четири месеца преди въвеждането на нови начини, приложими за паралелните пътища, по които може да бъде отклонен трафикът от трансевропейската пътна мрежа и/или които са в пряка конкуренция с определени части на тази мрежа, за която са наложени такси. Тази информация включва като минимум обяснение на географския обхват на мрежата и превозните средства, подлежащи на таксуване, както и нивата на прогнозните такси, заедно с обяснение как е определено нивото на таксите.

6. За случаите, предмет на задълженията по параграф 3, Комисията, в срок от четири месеца след получаване на информацията в съответствие с параграф 4, дава становище дали тези задължения са изпълнени.

За начините на таксуване, посочени в параграф 5, Комисията може също да даде становище, по-специално във връзка с пропорционалността и прозрачността на предложените изменения и техния очакван ефект върху конкуренцията в контекста на вътрешния пазар и свободното движение на стоки.

Становищата на Комисията се предоставят на Комитета, посочен в член 9в, параграф 1.

7. Когато държава-членка желае да прилага разпоредбите, съдържащи се в член 7, параграф 11 по отношение на начините за таксуване, които вече са установени на 10 юни 2008 г., тя трябва да предостави информация, която доказва, че претеглената осреднена такса, която се прилага за съответната инфраструктура, съответства на член 2 буква аа), член 7, параграф 9 и член 7, параграф 10.”;

4. въвежда се следният член:

„Член 7б

Настоящата директива не засяга свободата на държавите-членки, които въвеждат система за ТОЛ такси и/или потребителски такси за инфраструктурата, да предоставят съответна компенсация за тези такси, без да нарушават членове 87 и 88 от Договора.”;

5. Член 8, параграф 2, буква б) се заменя със следния:

б) „плащането на обща потребителска такса осигурява достъп до мрежата, както е дефинирано от участващите държави-членки в съответствие с член 7, параграф 1;”;

6. добавя се следният член:

„Член 8а

Всяка държава-членка следи системата от ТОЛ такси и/или потребителски такси, за да гарантира, че тя работи по прозрачен и недискриминационен начин.”;

7. Член 9 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следния:

1. „Настоящата директива не пречи на недискриминационното прилагане от държавите-членки на:

а) специфични такси:

- наложени на превозното средство при регистрацията му, или

- наложени на превозните средства или товарите с тегло или размери извън нормалните;

б) такси за паркиране и специфични такси, свързани с движението в населени места.

1а. Настоящата директива не пречи на недискриминационното прилагане от държавите-членки на:

а) регулативни такси, специално предназначени за борба със задръстванията на трафика в определено време и на определени места;

б) регулативни такси, специално предназначени за борба с влиянието върху околната среда, включително влошаване качеството на въздуха

на всеки път, особено в населените области, включително пътищата от трансевропейската пътна мрежа, пресичащи населени области.”;

б) параграф 2 се заменя със следния:

2. „Държавите-членки определят начините на използване на прихода от такси за използване на пътната инфраструктура. За да се осигури възможност за развитие на транспортната мрежа като цяло, приходът от такси трябва да бъде използван в полза на транспортния сектор и за оптимизиране на цялата транспортна система.”;

8. добавят се следните членове:

„Член 9а

Държавите-членки установяват съответен контрол и определят система от наказания, приложими за нарушаване на националните разпоредби, приети по настоящата директива. Те предприемат всички необходими мерки, за да гарантират изпълнението на тези национални разпоредби. Установените наказания трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи.

Член 9б

Комисията подпомага диалога и обмена на техническо ноу-хау между държавите-членки във връзка с изпълнението на настоящата директива и особено на приложение III. Комисията актуализира и изяснява приложения 0, III и IV в светлината на техническия прогрес и приложения I и II в светлината на инфлацията в съответствие с процедурата, посочена в член 9в, параграф 3.

Член 9с

1. Комисията се подпомага от комитет.

2. Когато се правят препратки към този параграф, се прилагат членове 3 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се отчитат разпоредбите на член 8 от него.

3. Когато се правят препратки към този параграф, се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се отчитат разпоредбите на член 8 от него.

Периодът, посочен в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО се установява на три месеца.

4. Комитетът приема свой процедурен правилник.”;

9. Член 11 се заменя със следния:

„Член 11

Не по-късно от 10 юни 2011 г. Комисията представя доклад на Европейския парламент и на Съвета относно изпълнението и влиянието на настоящата директива, като отчита технологичното развитие и тенденцията за гъстотата на трафика, включително използването на превозни средства с тегло повече от 3,5 тона и по-малко от 12 тона, и оценява влиянието на директивата върху вътрешния пазар, включително на островите, в изолираните и периферни региони на Общността, нивата на инвестиции в сектора и приноса към целите за устойчива транспортна политика.

Държавите-членки предават необходимата за доклада информация на Комисията не по-късно от 10 декември 2010 г.

Не по-късно от 10 юни 2008 г. Комисията, след проучване на всички становища, включващи разходи, свързани с околна среда, шум, задръствания и здравеопазване, представя общоприложим, прозрачен и понятен модел за оценка на всички външни разходи, който да служи като база за бъдещи калкулации на инфраструктурните такси. Този модел трябва да се придружава от анализ на влиянието от поемането на външните разходи за всички видове транспорт и стратегия за поетапно въвеждане на модел за всички видове транспорт.

Докладът и моделът трябва да се придружават, ако е подходящо, от предложения до Европейския парламент и до Съвета за по-нататъшни ревизии на настоящата директива.”;

10. таблицата в приложение II, в която са показани сумите на годишните такси, се заменя със следната:

	Максимум три оси	Минимум четири оси
EURO 0	1 332	2 233
EURO I	1 158	1 933
EURO II	1 008	1 681
EURO III	876	1 461
EURO IV и по-малко замърсяващи	797	1 329

11. последното изречение от приложение II се заменя със следното:

„Дневната потребителска такса е еднаква за всички категории превозни средства и възлиза на 11 евро.”;

12. добавя се приложение 0, текстът на който е даден в приложение I на настоящата директива;

13. добавя се приложение III, текстът на който е даден в приложение II на настоящата директива;

14. добавя се приложение IV, текстът на който е даден в приложение III на настоящата директива.

Член 2

1. Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива до 10 юни 2008 г. Държавите-членки незабавно информират Комисията за това.

Когато държавите-членки приемат тези мерки, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното си законодателство, които те приемат в областта, регулирана от настоящата директива, заедно с таблица, показваща как разпоредбите от настоящата директива съответстват на приетите разпоредби от националното законодателство.

Член 3

Настоящата директива влиза в сила от деня, следващ датата на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 4

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Страсбург на 17 май 2006 година.

За Европейския парламент:

За Съвета:

Председател:

Председател:

J. BORRELL FONTELLES

H. WINKLER

ПРИЛОЖЕНИЕ I

„ПРИЛОЖЕНИЕ 0

ГРАНИЦИ НА ЕМИСИИТЕ

1. Превозно средство „EURO 0”

Маса на въглеродния окис (CO) g/kWh	Маса на хидрокарбонатите (HC) g/kWh	Маса на азотните окиси (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Превозни средства „EURO I” / „EURO II”

	Маса на въглеродния окис (CO) g/kWh	Маса на хидрокарбонатите (HC) g/kWh	Маса на азотните окиси (NOx) g/kWh	Маса на частиците (PT) g/kWh
Превозно средство „EURO I”	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
Превозно средство „EURO II”	4,0	1,1	7,0	0,15

⁽¹⁾ Коэффициент от 1,7 се прилага към определена гранична стойност на емисиите в случай на двигатели с мощност, равна или по-малка от 85 kW.

3. Превозни средства „EURO III” / „EURO IV” / „EURO V” / „EEV”

Специфичните маси на въглеродния окис, общите хидрокарбонати, азотните окиси и частиците, определени при теста ESC, и непрозрачността на отработените газове, определена чрез теста ELR, не трябва да надвишават следните стойности ⁽¹⁾:

	Маса на въглеродния окис (CO) g/kWh	Маса на хидрокарбонатите (HC) g/kWh	Маса на азотните окиси (NOx) g/kWh	Маса на частиците (PT) g/kWh	Отработени газове m ⁻¹
Превозно средство „EURO - III”	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
Превозно средство „EURO - IV”	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Превозно средство	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5

„EURO - V”					
Превозно средство „EEV”	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15
<p>⁽¹⁾ Тестовият цикъл се състои от последователност от тостови точки, като всяка точка е дефинирана чрез скоростта и усукващия момент, който двигателят трябва да поддържа в стабилно състояние (тест ESC) или в преходни оперативни условия (тестове ETC и ELR).</p> <p>⁽²⁾ 0,13 за двигатели с капацитет на цилиндъра, по-малък от 0,7 dm³ и номинална скорост по-голяма от 3000 min⁻¹.</p>					

4. В Директива 88/77/ЕИО и последващите изменения могат да се обсъждат бъдещи класове за емисии на превозните средства.”

ПРИЛОЖЕНИЕ II

„ПРИЛОЖЕНИЕ III

ОСНОВНИ ПРИНЦИПИ ЗА РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА РАЗХОДИТЕ И КАЛКУЛИРАНЕ НА ТОЛ ТАКСИТЕ

Настоящото приложение съдържа основните принципи за изчисляване на претеглените осреднени ТОЛ такси, както е посочено в член 7, параграф 9. Задължението ТОЛ таксите да са свързани с разходите не нарушава свободата на държавите-членки да изберат, в съответствие с член 7а, параграф 1, да не възстановяват изцяло разходите чрез приходите от ТОЛ таксите или свободата им, в съответствие с член 7, параграф 10, да променят величината на специфични ТОЛ такси спрямо осреднената величина¹².

Прилагането на тези принципи е в пълно съответствие с други съществуващи задължения по законодателството на Общността, и по-специално с изискването концесионните договори да бъдат възлагани в съответствие с Директива 2004/18/ЕО и други инструменти на Общността в областта на обществените доставки.

Когато държава-членка започне преговори с една или повече трети страни с цел сключване на концесионен договор относно изграждане или експлоатация на част от нейната инфраструктура или с такава цел започне подобни преговори на базата на националното законодателство или на споразумение, сключено от правителството на държавата-членка, съответствието на тези принципи се преценява на базата на изхода от преговорите.

1. Дефиниции на мрежа и превозно средство

- Когато в цялата ТЕН пътна мрежа няма да се прилага единен режим на таксуване, държавата-членка определя точно частта или частите от мрежата, които са предмет на режим на таксуване, както и системата, която тя използва за класифициране на превозните средства за целите на промяна на ТОЛ таксите. Държавите-членки определят също дали разширяват обхвата на своя режим на таксуване и включват в него превозни средства под границата от 12 тона.

- Когато държавите-членки изберат да приемат различни политики във връзка с възстановяването на разходите за различни части от своята мрежа (както е разрешено по член 7а, параграф 1), всяка ясно определена част от мрежата е предмет на отделно калкулиране на разходите. Държава-членка може да избере да раздели своята мрежа на определен брой ясно дефинирани части, така че да установи отделни концесионни системи или подобни за всяка част.

2. Инфраструктурни разходи

¹² Тези разпоредби, заедно с предложената гъвкавост относно начина за възстановяване на разходите във времето (виж третото тире на точка 2.1), осигуряват значителен марж за фиксиране на ТОЛ таксите на нива, които са приемливи за ползвателите и адаптирани спрямо специфичните цели в транспортната политика на държавата-членка.

2.1. *Инвестиционни разходи*

- Инвестиционните разходи включват разходи за изграждане (включително разходи за финансиране) и разходи за развитие на инфраструктурата плюс, където е подходящо, възвращаемост на капиталовите инвестиции или степен на печалба. Разходите за придобиване на земя, планиране, проектиране, надзор на договорите за изграждане и управление на проектите, както и за археологично и наземно проучване и други съответни инцидентни разходи също се включват в инвестиционните разходи.
- Възстановяването на разходите за изграждане се основава или на проектния срок на годност на инфраструктурата или на друг амортизационен период (не по-малък от 20 години), както се счита за подходящо поради причини за финансиране чрез концесионен договор или по друг начин. Продължителността на амортизационния период може да бъде ключова променлива величина при преговорите във връзка със сключването на концесионни договори, особено ако държавата-членка желае, като част от договора, да установи максимални стойности на приложимите претеглени осреднени ТОЛ такси.
- Без ущърб на калкулацията на инвестиционните разходи, възстановяването на разходи може:
 - да бъде разпределено пропорционално през целия амортизационен период или да има по-голяма тежест в началото, в средата или в края на периода при условие, че това непропорционално разпределение е извършено по прозрачен начин;
 - да предоставя индексирание на ТОЛ таксите през амортизационния период.
- Всички предходни разходи се базират на платените суми. Разходите, които предстоят, се базират на разумна прогноза за разходи.
- Правителствените инвестиции могат да се приемат като финансирани заеми. Лихвеният процент, който трябва да се прилага за предшестващи разходи, е процентът, прилаган към правителствените заеми през този период.
- Разходите се разпределят за тежкотоварни превозни средства по обективен и прозрачен начин, като се отчитат частта от трафика на тежкотоварни превозни средства по пътната мрежа и свързаните разходи. Километрите, пропътувани от тежкотоварните превозни средства, за тази цел могат да се регулират с обективно аргументирани „еквивалентни фактори” като посочените в точка 4¹³.

¹³ Прилагането на еквивалентни фактори от държавите-членки може да отчита развитата пътна структура по фазов начин или като се използва подхода за дълъг цикъл на годност.

- Разпоредбата за прогнозна възвращаемост на капитала или степен на печалба трябва да бъде аргументирана в светлината на пазарните условия и може да бъде променяна с цел осигуряване на стимули за договорната трета страна по отношение на изискванията за качество на услугите. Възвращаемостта на капитала може да бъде оценена, като се използват икономически показатели като вътрешна степен на възвращаемост на инвестициите (IRR) или претеглен осреднен разход за капитала (WACC).

2.2. Годишни разходи за поддръжка и разходи за структурни ремонти

- Тези разходи включват както годишните разходи за поддръжане на мрежата, така и периодичните разходи, свързани с ремонти, усилване и препокриване с цел гарантиране, че нивото на оперативна функционалност на мрежата се поддържа във времето.

- Тези разходи се разпределят между тежкотоварните превозни средства и останалия трафик на базата на действителни и прогнозни дялове на километрите на различните превозни средства и могат да бъдат регулирани с обективно аргументирани „еквивалентни фактори“ като посочените в точка 4.

3. Оперативни, управленски разходи и разходи за ТОЛ такси

Тези разходи включват всички разходи, направени от инфраструктурния оператор, които не се включват в част 2 и които са свързани с въвеждането, експлоатацията и управлението на инфраструктурата и на системата за събиране на ТОЛ такси. Те включват:

- разходите за изграждане, установяване и поддръжане на кабинни за събиране на ТОЛ такси и други системи за плащане;
- ежедневните разходи за експлоатация, администриране и въвеждане в сила на системата за събиране на ТОЛ такси;
- административни такси, свързани с концесионните договори;
- управленски, административни разходи и разходи за обслужване, свързани с експлоатацията на инфраструктурата.

Разходите могат да включват възвращаемост на капитала или степен на печалба, отразяващи степента на прехвърления риск.

Тези разходи се разпределят по справедлив и прозрачен начин между всички класове превозни средства, които подлежат на събиране на ТОЛ такси.

4. Дял на трафика за превозване на стоки, еквивалентни фактори и корекционен механизъм

- Калкулацията на ТОЛ таксите се основава на действителните или прогнозните дялове на тежкотоварните превозни средства в общите километри, пропътувани

от превозните средства, регулирани по желание с еквивалентни фактори, за да се отчетат увеличените разходи за изграждане и ремонт на инфраструктурата, използвана от тежкотоварни превозни средства.

- Дадената по-долу таблица представя набор от еквивалентни фактори. Когато държавата-членка използва еквивалентни фактори със стойности, различни от показаните в таблицата, те трябва да се базират на обективно аргументирани критерии и трябва да бъдат публично достояние.

Еквивалентни фактори

Клас на превозното средство ⁽¹⁾	Структурен ремонт ⁽²⁾	Инвестиции	Годишна поддръжка
Между 3,5 и 7,5 тона, клас 0	1	1	1
Повече от 7,5 тона, клас I	1,96	1	1
Повече от 7,5 тона, клас II	3,47	1	1
Повече от 7,5 тона, клас III	5,72	1	1

⁽¹⁾ Виж приложение IV за определяне на класа на превозните средства.

⁽²⁾ Класовете на превозните средства съответстват респективно на осово натоварване 5,5, 6,5, 7,5 и 8,5 тона.

- Режими за събиране на ТОЛ такси, които се базират на прогнозни нива на трафика, изискват корекционен механизъм, при който ТОЛ таксите се регулират периодично, за да се отстранят свръхвъзстановяване или недостатъчно възстановяване на разходите поради грешки при прогнозирането.”

ПРИЛОЖЕНИЕ III

„ПРИЛОЖЕНИЕ IV

ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ИНДИКАТИВНИ КЛАСОВЕ НА ПРЕВОЗНИТЕ СРЕДСТВА

Класовете на превозните средства се дефинират чрез таблицата, дадена по-долу.

Превозните средства се класифицират в подкатегории 0, I, II и III в съответствие със щетите, които причиняват на пътната настилка, във възходящ ред (следователно клас III е категорията, която предизвиква най-големи щети на пътната инфраструктура). Щетите се увеличават експоненциално с увеличаване на осовото натоварване.

Всички моторни превозни средства и комбинации от превозни средства с максимално разрешено тегло в натоварено състояние под 7,5 тона принадлежат на клас 0.

Моторни превозни средства

Задвижващи оси с пневматично окачване или признат еквивалент ⁽¹⁾		Други системи за окачване на задвижващите оси		Клас относно щетите
Брой на осите и максимално разрешено тегло в натоварено състояние (в тонове)		Брой на осите и максимално разрешено тегло в натоварено състояние (в тонове)		
Не по-малко от	По-малко от	Не по-малко от	По-малко от	
<i>Две оси</i>				
7.5	12	7.5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
<i>Три оси</i>				
15	17	15	17	II
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25			
25	26			
		23	25	II
		25	26	
<i>Четири оси</i>				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			
		27	29	II
		29	31	
		31	32	

29	31			
31	32			
⁽¹⁾ Окачване, признато като еквивалент в съответствие с дефиницията в приложение II към Директива 96/53/ЕО на Съвета от 25 юли 1996 г. относно установяването на максималните разрешени размери при националния и международния трафик и максималното разрешено тегло при международния трафик за определени пътни превозни средства, движещи се в границите на Общността.				

Комбинации от превозни средства (съчленени превозни средства и автовлакове)

Задвижващи оси с пневматично окачване или признат еквивалент ⁽¹⁾		Други системи за окачване на задвижващите оси		Клас относно щетите	
Брой на осите и максимално разрешено тегло в натоварено състояние (в тонове)		Брой на осите и максимално разрешено тегло в натоварено състояние (в тонове)			
Не по-малко от	По-малко от	Не по-малко от	По-малко от		
<i>2 + 1 оси</i>					
7.5	12	7.5	12	I	
12	14	12	14		
14	16	14	16		
16	18	16	18		
18	20	18	20		
20	22	20	22		
22	23	22	23		
23	25	23	25		
25	28	25	28		
<i>2 + 2 оси</i>					
23	25	23	25	II	
25	26	25	26		
26	28	26	28		
28	29	28	29		
29	31	29	31		
31	33	31	33		
33	36	33	36		
36	38				
<i>2 + 3 оси</i>					
36	38	36	38		II
38	40				
		38	40	III	
		40	44		
40	44				
<i>3 + 3 оси</i>					
36	38	36	38	I	
38	40				
		38	40	II	
		40	44'		
40	44	40	44'		