

НАРЕДБА за условията и реда за събиране на таксите за ползване на пътната инфраструктура, за изминато разстояние, за ползване на отделни съоръжения по републиканските пътища и за специално ползване на републиканските пътища или на части от тях

Обн. - ДВ, бр. 64 от 18.07.2008 г.; изм., бр. 79 от 09.09.2008 г., в сила от 09.09.2008 г.; изм. и доп., бр. 93 от 24.11.2009 г.; изм., бр. 64 от 17.08.2010 г., в сила от 18.09.2010 г.;

Приета с ПМС № 160 от 07.07.2008 г.

ЧАСТ ПЪРВА ОБЩА ЧАСТ

Чл. 1. (1) С наредбата се определят условията и редът за събиране на:

1. такса за ползване на пътната инфраструктура-винетна такса; заплащането на винетната такса дава право на едно пътно превозно средство да ползва за определен срок републиканските пътища, които са включени в трансевропейската пътна мрежа, както и такива, които са извън нея или по техни участъци; размерът на винетните такси, включително административните разходи, за всички категории превозни средства се определя от Министерския съвет така, че да не е по-висок от максималните размери, посочени в приложение № 1 към чл. 10, ал. 1, т. 1 от Закона за пътищата;

2. такса за изминато разстояние-ТОЛ такса; заплащането на ТОЛ таксата дава право на едно пътно превозно средство да измине разстояние между две точки от съответния път или пътен участък; таксата за изминато разстояние се определя в зависимост от техническите характеристики на пътя или пътния участък, от изминатото разстояние, от категорията на пътното превозно средство и се определя за всеки отделен път или пътен участък; в тези случаи администрацията, управляваща пътя, задължително осигурява и сигнализира дублиращ път;

3. такса за ползване на отделни съоръжения по републиканските пътища по чл. 10, ал. 1 от Закона за пътищата-мостове, тунели и/или планински проходи, посочени в списък, приет с решение на Министерския съвет и обнародван в "Държавен вестник", може да се въвежда такса за ползване на съответното съоръжение и/или проход; тази такса не се въвежда за пътищата, за които се събира ТОЛ такса;

4. такса за специално ползване на републиканските пътища или на части от тях; таксата за специално ползване на републиканските пътища или на части от тях е определена сума, заплащането на която дава право за извършване на дейности по специалното ползване на пътищата по смисъла на § 1, т. 8 от допълнителните разпоредби на Закона за пътищата.

(2) За преминаване по републиканските пътища Министерският съвет може да въвежда само една от таксите по ал. 1, т. 1 и 2.

Чл. 2. "Агенция "Пътна инфраструктура" сигнализира пътищата и пътните съоръжения, за които се събират такси по ал. 1, т. 1-3.

Чл. 3. (Изм. - ДВ, бр. 93 от 2009 г.) Пътните превозни средства на Министерството на вътрешните работи и Неотложната медицинска помощ, които имат трайно монтирано устройство за подаване на светлинен сигнал с проблясваща синя или червена светлина и специален звуков сигнал, и пътните превозни средства на Гражданската защита и на Въоръжените сили не заплащат такси по чл. 1.

Чл. 4. (1) Ползването на републиканските пътища включва движението и/или паркирането на пътни превозни средства по републиканските пътища или по техни участъци.

(2) Потребители на републиканските пътища на Република България са:

1. физически лица и юридически лица, които използват републиканските пътища с пътни превозни средства, регистрирани в Република България, наричани по-нататък "местни потребители";

2. физически лица и юридически лица, които използват републиканските пътища с пътни превозни средства, регистрирани в други страни, наричани по-нататък "чуждестранни потребители".

Чл. 5. Събирането на ТОЛ такси или винетни такси не следва пряко или непряко да води до дискриминация въз основа на националността на превозвача, страната или мястото на регистрация на превозвача или на превозното средство или въз основа на началния или крайния пункт на транспортната операция.

Чл. 6. Събирането на ТОЛ такси или винетни такси не следва финансово или по друг начин да дискриминира потребители, които не ползват редовно пътната мрежа. Когато се събира ТОЛ такса или винетна такса изключително посредством система, изискваща употреба на бордово устройство в превозното средство, следва да се подсигурят подходящи бордови устройства при достъпни административни и икономически условия.

Чл. 7. В случаите по чл. 11, ал. 1 от Закона за пътищата таксите по чл. 1, ал. 1 се събират от концесионера при условията и по реда на наредбата.

Чл. 8. (Изм. - ДВ, бр. 93 от 2009 г.) (1) Системите за ТОЛ такси и винетните такси подлежат на контрол, за да се гарантира прозрачното им и недискриминационно функциониране.

(2) (Изм. изцяло - ДВ, бр. 93 от 2009 г.) Агенция "Пътна инфраструктура" и Агенция "Митници" осъществяват съобразно своите компетенции дейността по практическото прилагане, въвеждането, функционирането и контрола на системите за събиране на таксите по чл. 1.

Ч А С Т В Т О Р А

ВИНЕТНИ ТАКСИ

Глава първа

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Чл. 9. (Изм. - ДВ, бр. 64 от 2010 г., в сила от 18.09.2010 г.) (1) Винетната такса на територията на Република България се заплаща в левове.

(2) (Изм. - ДВ, бр. 64 от 2010 г., в сила от 18.09.2010 г.) Потребителите могат да заплащат винетни такси при преминаване на границата на Република България на съответния граничен пункт в левове или евро.

Чл. 10. Собственикът или ползвателят на пътно превозно средство има право да ползва републиканските пътища на Република България, като преминава по тях или по техни участъци с пътното превозно средство, само когато е заплатена винетна такса за съответния период и на предното стъкло на пътното превозно средство е залепена валидна винетка.

Чл. 11. Винетната такса се заплаща от всяко българско или чуждестранно физическо лице или юридическо лице-собственик или ползвател на пътно превозно средство, което за определен период ще ползва републиканските пътища или техни участъци.

Глава втора

ВИДОВЕ ВИНЕТКИ

Чл. 12. (Изм. - ДВ, бр. 93 от 2009 г.) (1) Срещу заплащане на винетната такса, определена с тарифата по чл. 10, ал. 6 от Закона за пътищата, на потребителя се издават платежен документ и винетка, която доказва правото на ползване на републиканските пътища за определен период.

(2) Винетките са годишна, месечна и седмична. За пътните превозни средства по чл. 10а, ал. 7, т. 1 и 2 от Закона за пътищата се издават и дневни винетки.

(3) (Изм.изцяло - ДВ, бр. 93 от 2009 г.) Годишната винетка е с валидност от 1 януари на текущата година, за която е издадена, до 31 януари следващата година.

(4) Месечната винетка е с валидност един календарен месец считано от датата на издаването ѝ.

(5) Седмичната винетка е с валидност 7 дни считано от датата на издаването ѝ.

(6) Дневната винетка е валидна за деня, който е обозначен на нея чрез перфорация.

Чл. 13. За различните категории пътни превозни средства по чл. 10а, ал. 7 от Закона за пътищата се издават различни винетки по чл. 12, ал. 2.

Чл. 14. (1) Пътни превозни средства, предназначени за теглене на полуремаркета, се считат за пътни превозни средства, предназначени за превоз на товари с над 2 оси, независимо от броя на осите и от това дали полуремаркетото е прикачено или не.

(2) В случаите, когато пътно превозно средство по чл. 10а, ал. 7, т. 2 от Закона за пътищата, без тези, предназначени за превоз на пътници, се движи с прикачено ремарке, потребителят е длъжен да заплати допълнителна винетна такса, като закупи втора винетка по чл. 12, ал. 2 за същата категория пътно превозно средство, независимо от броя на осите на ремаркетото, за срока на ползване на републиканските пътища от пътното превозно средство с прикаченото ремарке.

Чл. 15. (1) Винетният стикер е удостоверителен знак, който се залепва на мястото, определено в чл. 16, в превозното средство, за което е предназначен, и неговото наличие е основание за допускане на съответното превозно средство до движение по републиканските пътища на Република България или до техни участъци, определени от Министерския съвет.

(2) Водачите на моторни превозни средства са длъжни незабавно да свалят винетните стикери с изтекъл срок.

Чл. 16. Винетката се състои от две части-едната част-винетен стикер, се залепва на видно място на долния десен ъгъл на предното стъкло на пътното превозно средство, а другата част се съхранява от водача на пътното превозно средство и е доказателство за платената винетна такса за ползване на републиканските пътища.

Чл. 17. Винетните стикери се различават в зависимост от вида на пътното превозно средство, за което са предназначени, и от срока, за който е платена винетната такса.

Чл. 18. Министерът на регионалното развитие и благоустройството одобрява със заповед графичното оформление на различните групи и видове винетки.

Чл. 19. Валидизацията на месечната, седмичната и дневната винетка представлява маркировка, направена с механично устройство на предвидените за това места, в съответствие с годината, месеца и датата, от които стартира валидността на винетката, в зависимост от категорията на превозното средство и продължителността на валидност.

Чл. 20. Валидизацията на месечните, седмичните и дневните винетки се извършва от продавача въз основа на данните за вида на превозното средство и срока, за който ще бъде винетката, предоставени от платеща на негова собствена отговорност.

Чл. 21. Запазването на целостта на винетния стикер, съответстваща на категорията на превозното средство и продължителността на валидност, както и на втората част съгласно чл. 16 е задължение на водача на превозното средство.

Глава трета

НАЧИН НА РАЗПРОСТРАНЕНИЕ И ПРОДАЖБА НА ВИНЕТКИТЕ

Чл. 22. (Изм. изцяло - ДВ, бр. 93 от 2009 г.) Винетки могат да се закупуват от централното управление и от областните управления на Агенция "Пътна инфраструктура", от специализираното звено на Агенция "Митници" на граничните

контролно-пропускателни пунктове или от дистрибутори въз основа на сключен договор с Агенция "Пътна инфраструктура".

Чл. 23. (1) Когато при напускане на страната се установи, че чуждестранен потребител е превишил периода на ползване на републиканските пътища, за който е заплатил винетна такса, той е длъжен да заплати стойността на винетката за превишения период, но не по-малко от стойността на винетната такса за най-краткия срок за съответната категория пътно превозно средство.

(2) Когато при напускане на страната се установи, че местен потребител не е заплатил винетна такса, той задължително заплаща стойността на винетната такса за най-краткия срок за съответната категория пътно превозно средство, освен когато постоянният адрес на потребителя е в населеното място, на чиято територия се намира съответният граничен пункт.

Ч А С Т Т Р Е Т А

ТОЛ ТАКСИ

Глава първа

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Чл. 24. Пътно превозно средство има право да преминава по републиканските пътища или пътни участъци, посочени в списъка по чл. 10, ал. 3 от Закона за пътищата, срещу заплащане от собственика или ползвателя му на такса за изминато разстояние-ТОЛ такса.

Чл. 25. Размерът на ТОЛ таксата се определя с тарифа на Министерския съвет в левове или евро и се заплаща в левове, а за пътни превозни средства с чуждестранна регистрация се допуска заплащане и в евро. При определяне размера на ТОЛ таксата се отчитат условията на чл. 10, ал. 1, т. 2 от Закона за пътищата, както и разпоредбите на наредбата.

Чл. 26. Министерският съвет определя ТОЛ таксите при спазване принципа на възстановяване само на инфраструктурните разходи. Среднопретеглената ТОЛ такса се обвързва със строителните разходи, разходите за експлоатация и за поддържане на съответната инфраструктура. Среднопретеглената ТОЛ такса може да включва и възвръщаемост на капитала или търговска печалба, основана на пазарните условия. Взетите предвид разходи могат да бъдат възстановявани частично или изцяло посредством събирането на ТОЛ такси.

Чл. 27. (1) Без да са в противоречие със среднопретеглените ТОЛ такси, посочени в чл. 26, нивата на ТОЛ таксите могат да се променят с оглед намаляване на щетите върху околната среда, ограничаване на задръстванията, минимизиране на повредите по инфраструктурата, оптимизиране използването на съответната инфраструктура или насърчаване безопасността на движението, при условие че тази промяна:

1. е съответстваща на поставената цел;
2. е прозрачна и недискриминираща, особено по отношение на националността на превозвача, страната или мястото на регистрация на превозвача или на превозното средство и началната или крайната точка на транспортната операция;
3. не е предназначена за генериране на допълнителни приходи от ТОЛ такси; всяко нарастване на приходите, водещо до среднопретеглени ТОЛ такси, които не са в съответствие с чл. 26, се неутрализира чрез изменения в структурата, като това се извършва в рамките на две години след изтичане на счетоводната година, в която допълнителните приходи са генерирани;
4. е съобразена с максималния праг на гъвкавост, посочен в ал. 2.

(2) Нивата на ТОЛ таксите могат да се променят според екологичните категории на моторните превозни средства съгласно приложение № 2 към § 1, т. 19 от Закона за пътищата, включително нивото на РМ и NO_x, така че нито една ТОЛ такса да не

надвишава с над 100 на сто таксата, събирана от еквивалентни превозни средства, които отговарят на най-стриктните стандарти за вредни емисии.

Чл. 28. (1) "Агенция "Пътна инфраструктура" осъществява цялостната дейност по изграждането, въвеждането в експлоатация, експлоатацията и поддържането на системата от съоръжения и технологично оборудване, предназначени за събиране на ТОЛ такси, наричана по-нататък "ТОЛ система".

(2) Когато Министерският съвет в съответствие с чл. 11, ал. 1 от Закона за пътищата предвиди правото на концесионер да събира и да придобива в собственост постъпленията от ТОЛ таксите, дейностите по изграждането, въвеждането в експлоатация на системата от съоръжения и технологично оборудване, предназначени за събиране на ТОЛ такси, се извършва от концесионера в съответствие с концесионния договор.

Чл. 29. Събирането на ТОЛ таксите се извършва на определените за това места от длъжностни лица на "Агенция "Пътна инфраструктура" или на концесионера.

Чл. 30. Основни елементи на ТОЛ системата са:

1. части от крайните участъци на републиканските пътища по чл. 10, ал. 3 от Закона за пътищата, върху които се устройват ТОЛ площадки;

2. пътни възли-участъци от републиканските пътища по чл. 10, ал. 3 от Закона за пътищата, които ги свързват с други пътища, заедно с ТОЛ площадки;

3. изградените на ТОЛ площадките контролни пунктове, представляващи съвкупност от съоръжения и постройки, обслужващи ТОЛ системата;

4. системи за заплащане на ТОЛ такси и за преброяване, контрол и управление на трафика.

Чл. 31. (1) Контролните пунктове на ТОЛ системите осигуряват:

1. наличие на достатъчен брой ленти за преминаване и гишета за заплащане с цел осигуряване на нормална пропускателна способност;

2. осигуряване на лента за преминаване на пътни превозни средства с извънгабаритни товари;

3. наличие на технически средства, които да осигуряват възможност за идентифициране, отчитане и съхраняване на информацията за всички преминаващи пътни превозни средства.

(2) В случаите по чл. 11, ал. 1 от Закона за пътищата участъците от републиканските пътища по чл. 10, ал. 3 от Закона за пътищата, на които се разполагат елементите на ТОЛ системата, включително контролните пунктове, се определят в съответствие с концесионния договор.

Чл. 32. (1) За нуждите на ТОЛ системата пътните превозни средства се разпределят в категории според броя на осите, габаритите и масата им или други класификационни характеристики.

(2) Класификационните характеристики на пътните превозни средства отразяват степента, в която пътните превозни средства увреждат пътя, и се определят съгласно приложение № 1.

Глава втора

ВИДОВЕ ТОЛ СИСТЕМИ

Чл. 33. (1) ТОЛ системите са затворена и отворена.

(2) Изборът или промяната на системата по ал. 1 се извършва от "Агенция "Пътна инфраструктура" или от концесионера в съответствие с концесионния договор.

Чл. 34. (1) Затворена ТОЛ система е системата, при която се осъществява контролиран достъп и заплащане на ТОЛ такса за действително изминатото разстояние при преминаването на пътните превозни средства през изходните контролни пунктове на републиканските пътища по чл. 10, ал. 3 от Закона за пътищата.

(2) На входния контролен пункт на водача на пътното превозно средство се издава документ, удостоверяващ мястото на влизане.

(3) На изходния контролен пункт водачът е длъжен да представи документа по ал. 2 и да заплати ТОЛ таксата по ал. 1.

Чл. 35. (1) Отворена ТОЛ система е системата, при която се осъществява свободен достъп до отделен пътен участък на републиканските пътища по чл. 10, ал. 3 от Закона за пътищата и заплащане на фиксирана ТОЛ такса при преминаване на пътното превозно средство през съответния контролен пункт. Размерът на фиксираната ТОЛ такса съответства на цената за преминаване през целия участък, прилежащ към съответния контролен пункт.

(2) Пътните превозни средства влизат във и излизат от пътищата по чл. 10, ал. 3 от Закона за пътищата през изградените пътни възли на съответния пътен участък, като при преминаване през контролния пункт заплащат ТОЛ таксата по ал. 1.

Чл. 36. (1) Електронна система за събиране на ТОЛ такси е системата, която осигурява извършването на електронен контрол при влизане и излизане от републиканските пътища по чл. 10, ал. 3 от Закона за пътищата, както и заплащане на ТОЛ таксата по електронен път.

(2) Електронната система може да се прилага само в съчетание със затворена или отворена система.

Чл. 37. (1) Електронните системи за събиране на такса за изминато разстояние използват една или повече от следните технологии:

1. позициониране чрез спътник;
2. мобилни комуникации по стандарт GSM-GPRS (справка GSM TS 03.60/23 060);
3. микровълнова технология 5,8 GHz.

(2) Операторите, които предоставят услуги за електронно събиране на такса за изминато разстояние, предоставят на заинтересуваните потребители бордова апаратура:

1. подходяща за работа с всички електронни системи за събиране на такса за изминато разстояние в държавите-членки на Европейския съюз;
2. които използват технологиите, посочени в ал. 1;
3. които могат да се използват във всички видове превозни средства.

(3) Бордовата апаратура при спазване изискванията на ал. 1 може да бъде подходяща и за други технологии, при условие че това не води до допълнителни разходи за потребителите или не е източник на дискриминация между тях. При необходимост бордовата апаратура може да бъде свързана и към електронния скоростомер на превозното средство.

Глава трета

РЕД ЗА СЪБИРАНЕ НА ТОЛ ТАКСИТЕ

Чл. 38. (1) За заплатената ТОЛ такса на лицето се издава платежен документ.

(2) ТОЛ таксите могат да се заплащат в брой или по електронен път.

Чл. 39. Запазването на целостта на документа, удостоверяващ действително изминатото разстояние или размера на заплатената ТОЛ такса, е задължение на водача на пътното превозно средство.

Чл. 40. (1) Когато се установи, че собственик или ползвател на пътно превозно средство преминава по платен пътен участък, без да е заплатил дължимата такса или без документ по чл. 38, ал. 1, той заплаща размера на таксата за най-дългото разстояние, прилежащо към съответния контролен пункт, за съответната категория пътно превозно средство.

(2) Когато се установи, че собственик или ползвател на пътно превозно средство не представи документи за превозното средство, необходими за доказване на информацията относно съответната екологична категория, той заплаща пълния размер на таксата по чл. 10, ал. 6 от Закона за пътищата.

Чл. 41. (1) Европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние работи съвместно и поддържа връзка със системите по чл. 37.

(2) По пътищата, за използването на които се събира такса за изминато разстояние чрез електронна система, таксата за изминато разстояние може да се събира и чрез други средства, като се гарантира безопасността.

(3) Оперативната съвместимост на съществуващите технологии за събиране на такса за изминато разстояние осигурява пълната съвместимост и интерфейси на тези технологии с технологиите, посочени в чл. 37, ал. 1, и на апаратурите им една с друга.

(4) Използването на лични данни, необходими за действието на европейската услуга за събиране на такса за изминато разстояние, се извършва, като се защитават основните права и свободи на гражданите, включително личният живот, и при спазване на разпоредбите на Закона за защита на личните данни и на Директива 2002/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 12 юли 2002 г. относно обработката на лични данни и защита на правото на неприкосновеност на личния живот в сектора на електронните комуникации (Директива за правото на неприкосновеност на личния живот и електронни комуникации) (ОВ, L 201 от 31 юли 2002 г.).

Чл. 42. (1) Европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние обхваща цялата пътна мрежа на Общността, върху която се събира такса за изминато разстояние чрез електронна система.

(2) Електронна услуга за събиране на такса за изминато разстояние се определя чрез:

1. възможността всички оператори и/или издатели на средства за разплащане да предоставят услугата;

2. набор технически стандарти и изисквания към предоставяне на услугата;

3. еднотипен абонаментен договор между клиентите и операторите и/или издателите на средства за разплащане, които предоставят услугата; договарят дава достъп до цялата мрежа и може да бъде подписан при оператора на каквато и да е част от мрежата и/или при издателя на средства за разплащане.

(3) Европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние не зависи от пътните такси.

(4) Договорите за европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние могат да бъдат сключвани независимо от мястото на регистрация на превозното средство, националността на участниците в договора и зоната или точката от пътната мрежа, за която се дължи пътната такса.

(5) Европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние позволява да се развие интермодалност без неблагоприятни условия за други видове транспорт.

Чл. 43. (1) Европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние има елементите, посочени в приложение № 2.

(2) Европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние използва технологиите по чл. 37, ал. 1, като използва публично достъпни спецификации.

(3) Решенията, свързани с определяне на европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние, се вземат от Европейската комисия, подпомагана от Комитета за електронно пътно таксуване по чл. 5, ал. 2 от Директива 2004/52/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване в Общността (ОВ, L 166 от 30 април 2004 г.). Тези решения могат да бъдат взети само ако се постига оперативна съвместимост в техническите, юридическите и търговските елементи на европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние.

(4) Апаратурите за европейската услуга за електронно пътно таксуване отговарят на изискванията на Директива 1999/5/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 9 март 1999 г. относно радионавигационното оборудване и далекосъобщителното крайно

оборудване и взаимното признаване на тяхното съответствие (ОВ, L 91 от 7 април 1999 г.) и на Директива 89/336/ЕИО на Съвета от 3 май 1989 г. относно сближаването на законодателствата на държавите членки относно електромагнитната съвместимост (ОВ, L 139 от 23 май 1989 г.).

Чл. 44. Европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние, която е посочена в чл. 41-43 и е различна от националните услуги за електронно събиране на такса за изминато разстояние в държавите-членки на Европейския съюз, гарантира оперативната съвместимост върху цялата територия на Европейската общност за потребителите на електронни системи за събиране на такса за изминато разстояние, които са били вече въведени в държавите-членки на Европейския съюз, и на тези, които ще се въведат и отговарят на изискванията на наредбата.

Ч А С Т Ч Е Т В Ъ Р Т А

ТАКСИ ЗА ПОЛЗВАНЕ НА СЪОРЪЖЕНИЯ

Глава първа

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Чл. 45. Пътно превозно средство има право да преминава по съоръженията, изброени в списъка по чл. 10, ал. 4 от Закона да пътищата, само срещу заплащане от водача на такса за ползване на съоръжения.

Чл. 46. (Изм. - ДВ, бр. 64 от 2010 г., в сила от 18.09.2010 г.) (1) Таксата за ползване на съоръжения по чл. 45 се заплаща от водача на пътно превозно средства в левове.

(2) (Изм. - ДВ, бр. 64 от 2010 г., в сила от 18.09.2010 г.) Водачите на чуждестранни пътни превозни средства могат да заплащат таксата по ал. 1 и в евро.

Чл. 47. В случаите, когато Министерският съвет в съответствие с чл. 11, ал. 1 от Закона за пътищата предвиди права на концесионер да събира и да придобива в собственост постъпленията от таксите за ползване на съоръжения от списъка по чл. 10, ал. 4 от Закона за пътищата, дейностите по изграждането, въвеждането в експлоатация на системата от съоръжения и технологично оборудване, предназначени за събиране на тези такси, се извършва от концесионера в съответствие с концесионния договор.

Глава втора

ЗАПЛАЩАНЕ

Чл. 48. (1) Заплащането на таксата по чл. 45 се извършва на контролно-пропускателни пунктове преди или след преминаване по съоръжението.

(2) За заплащането на таксата по ал. 1 на водача на пътно превозно средство се издава платежен документ. Когато заплащането се извършва на входа на съоръжението, водачът е длъжен да съхранява платежния документ до напускане на съоръжението.

Чл. 49. (Изм. - ДВ, бр. 93 от 2009 г.) Събирането на таксите за ползване на съоръжения се извършва от длъжностни лица на "Агенция "Пътна инфраструктура", на Агенция "Митници" или на концесионера.

Ч А С Т П Е Т А

ТАКСИ ЗА СПЕЦИАЛНО ПОЛЗВАНЕ НА РЕПУБЛИКАНСКИТЕ

ПЪТИЩА ИЛИ НА ЧАСТИ ОТ ТЯХ

Глава първа

ОБЩИ УСЛОВИЯ

Чл. 50. (1) Таксата за специално ползване на републиканските пътища или на част от тях се заплаща за извършване на дейности в обхвата на пътя и в обслужващите зони, като:

1. изграждане на:

а) търговски крайпътни обекти и пътни връзки към тях;

б) площадки за оказване на пътна помощ срещу заплащане и на пътни връзки към тях;

в) рекламни съоръжения;

г) нови подземни и надземни линейни или отделно стоящи съоръжения и тяхната експлоатация в обхвата на пътя, с изключение на тези, предназначени за обслужване експлоатацията на пътя;

2. експлоатация на:

а) търговски крайпътни обекти и пътни връзки към тях;

б) площадки за оказване на пътна помощ срещу заплащане и на пътни връзки към тях;

в) рекламни съоръжения;

3. ремонт на подземни и надземни линейни или отделно стоящи съоръжения и тяхната експлоатация в обхвата на пътя, с изключение на тези, предназначени за обслужване експлоатацията на пътя;

4. временно ползване на части от пътното платно и земи в обхвата на пътя.

(2) Превозването на тежки и извънгабаритни товари се извършва срещу заплащане на такса за движение на извънгабаритни и тежки пътни превозни средства.

Чл. 51. (1) Когато специалното ползване е по чл. 50, ал. 1, т. 4 и по ал. 2 и обхваща различни републикански пътища, един от които е предоставен на концесия, таксите се определят в две части, които се заплащат съответно по сметка на "Агенция "Пътна инфраструктура" и на концесионера.

(2) На специално определени места за обявления в централната администрация и в областните пътни управления на "Агенция "Пътна инфраструктура" се предоставя информация за съответния републикански път, който е предоставен на концесия, за концесионера, на когото е възложено събирането на пътните такси, и се обявяват сметките по чл. 52, ал. 3. Сметките се обявяват и в обслужващите банки на Национална агенция "Пътна инфраструктура" и на концесионера.

Глава втора ЗАПЛАЩАНЕ

Чл. 52. (1) Таксите по чл. 50, ал. 1, т. 1, 3 и 4 и по ал. 2 са еднократни и се заплащат преди издаване на разрешението за съответното специално ползване.

(2) Таксите по чл. 50, ал. 1, т. 2 са годишни и се заплащат изцяло или на равни тримесечни вноски до 10-о число на текущото тримесечие.

(3) Таксите по чл. 50 се заплащат, както следва:

1. по сметка на "Агенция "Пътна инфраструктура"" , или

2. по сметка на концесионера в случаите по чл. 11, ал. 1 от Закона за пътищата.

ЧАСТ ШЕСТА КОНТРОЛ И САНКЦИИ

Чл. 53. (Изм. - ДВ, бр. 79 от 2008 г., в сила от 09.09.2008 г.; изм. и доп., бр. 93 от 2009 г.) (1) Ползването на републиканските пътища на Република България или на техни участъци от пътно превозно средство, което не е снабдено с валидна винетка, е административно нарушение и се санкционира по реда на чл. 179, ал. 3 от Закона за движението по пътищата.

(2) Валидна е тази винетка, която съответства на вида на пътното превозно средство, на което е поставена, и чийто срок на действие съвпада със срока на

ползване на съответния републикански път или на негов участък, и която съдържа всички реквизити, които се изискват за графичното оформяне на винетките.

(3) (Изм. - ДВ, бр. 93 от 2009 г.) Контролът по изпълнение на задължението за заплащане на винетна такса за ползване на републиканските пътища или на техни участъци на територията на Република България за пътни превозни средства, които са в движение, се организира от органите на Министерството на вътрешните работи.

(4) (Изм. - ДВ, бр. 79 от 2008 г., в сила от 09.09.2008 г.; изм., бр. 93 от 2009 г.) Контролът по изпълнение на задължението за заплащане на винетна такса за ползване на републиканските пътища или на техни участъци на територията на Република България за пътни превозни средства, които са спрели на републикански път, включително в обхвата на пътя, на пътно съоръжение или пътна принадлежност по смисъла на Закона за пътищата, се осъществява самостоятелно от длъжностни лица на "Агенция "Пътна инфраструктура".

(5) (Изм. - ДВ, бр. 93 от 2009 г.) Контролът на пътните превозни средства, които се движат по републиканските пътища, се осъществява и от съвместни контролни групи, съставени от упълномощени от министъра на вътрешните работи длъжностни лица и длъжностни лица на "Агенция "Пътна инфраструктура". Спирането на пътно превозно средство за проверка се извършва от длъжностно лице на определена от министъра на вътрешните работи служба.

(6) Съвместните контролни групи могат да осъществяват контрол освен чрез спиране на отделни автомобили и като организират проверка на всички пътни превозни средства, които ползват произволно определен участък от републикански път в произволно определен период от време. В рамките на един пътен участък могат да действат една или повече съвместни контролни групи.

(7) (Изм. - ДВ, бр. 93 от 2009 г.) Контролът по изпълнение на задължението за заплащане на винетна такса за ползване на републиканските пътища или на техни участъци на територията на граничните контролно-пропускателни пунктове на Република България се осъществява от "Агенция "Митници".

Чл. 54. Установяването на нарушения по наредбата, съставянето на актове, издаването и обжалването на наказателните постановления се извършват при условията и по реда на Закона за административните нарушения и наказания.

ДОПЪЛНИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА

§ 1. По смисъла на наредбата:

1. "Пътно превозно средство" (ППС) е четири- или повече колесно моторно превозно средство или комбинация от съчленени превозни средства.

2. "Контролен пункт" е зоната от пътя, в която се осъществява заплащането на дължимите такси за изминато разстояние или се издават удостоверяващи документи за началната точка на пътуването на пътното превозно средство.

3. "Ползвател на пътното превозно средство" е всяко лице, което е различно от собственика и фактически ползва пътното превозно средство.

4. "Оператор" е администрацията, управляваща пътя, или концесионерът.

5. "Строителни разходи" са разходите, свързани със строителството на нова инфраструктура или нова реконструкция на съществуваща такава, включително рехабилитация и основни ремонти, или инфраструктура или реконструкция на съществуваща такава, включително рехабилитация и основни ремонти, завършени преди не повече от 30 години от датата на въвеждането на нова ТОЛ система, ако такава се въвежда след 10 юни 2008 г. Разходите за инфраструктурата или за реконструкция на съществуваща такава, извършени преди тези времеви ограничения, могат също да се отчитат като строителни разходи, ако:

а) е въведена ТОЛ система, която осигурява възстановяването на тези разходи посредством договор с оператор на ТОЛ система или други правни актове със същата правна сила, влезли в сила преди 10 юни 2008 г., или

б) може да се докаже, че изграждането на съответната инфраструктура е зависело от това тя да има проектен жизнен цикъл над 30 години; в този случай делът на строителните разходи не следва да надвишава дела на остатъчния жизнен цикъл на отделните инфраструктурни компоненти спрямо проектния такъв към 10 юни 2008 г. или към датата на въвеждане на нови ТОЛ системи, ако тя е по-късна.

В разходите за инфраструктурата или реконструкция на съществуваща такава могат да се включват специфични разходи, предназначени за намаляване на вредното влияние на шума, за подобряване безопасността на движението, действително извършени разходи, свързани с мерките за защита на околната среда, и т.н.

б. "Финансови разходи" са разходите за лихви по заемите и/или за възстановяване на финансиране от собствен капитал на акционерите.

7. "Среднопретеглена ТОЛ такса" е общият приход от ТОЛ такси, събран за определен период от време, разделен на пропътуваните от превозните средства километри по дадена мрежа с наложена за съответния период ТОЛ такса.

8. "Рехабилитация и основни ремонти" са значителни структурни ремонти по смисъла на Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури (ОВ, L 187 от 20 юли 1999 г.), изменена с Директива 2006/38/ЕО (ОВ, L 157 от 9 юни 2006 г.).

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 2. Наредбата се приема на основание чл. 10, ал. 6 от Закона за пътищата.

§ 3. Отменя се Наредбата за условията и реда за събиране на винетни такси за платено ползване на определени републикански пътища за определен срок, приета с Постановление № 57 на Министерския съвет от 2004 г. (обн., ДВ, бр. 24 от 2004 г.; Решение № 9513 на Върховния административен съд от 2005 г.-бр. 89 от 2005 г.; изм. и доп., бр. 93 и 108 от 2006 г. и бр. 101 от 2007 г.).

§ 4. (1) За нови ТОЛ системи, различни от включващите концесионните ТОЛ такси и влизачи в сила след 10 юни 2008 г., разходите се изчисляват, като се използва методологията, базирана на основните изчислителни принципи, посочени в приложение № 3.

(2) За нови концесионни ТОЛ такси, които влизат в сила след 10 юни 2008 г., максималното ниво на ТОЛ таксите е еквивалентно или по-ниско от нивото, което би се получило при прилагане на методологията, базирана на основните изчислителни принципи от приложение № 3. Оценката за еквивалентност се извършва на базата на разумно дълъг референтен период, съответстващ на същността на концесионния договор.

(3) За ТОЛ системи, въведени преди 10 юни 2008 г., или такива, за които процедурите за обществени поръчки са били открити с решение на възложителя, или заявленията или офертите са били подадени преди 10 юни 2008 г., не се прилагат разпоредбите на ал. 1 и 2 дотогава, докато тези ТОЛ системи остават в сила и при условие, че не бъдат съществено променени.

§ 5. (1) Най-малко 4 месеца преди въвеждането на нова ТОЛ система "Агенция "Пътна инфраструктура" предоставя на Европейската комисия:

1. по отношение на ТОЛ системи, различни от включващите концесионните ТОЛ такси, информация за:

а) единичните стойности и другите параметри, използвани за изчисляване на различните елементи на разходите, и

б) превозните средства, за които се събират ТОЛ такси, и обхвата на мрежата или на частта от мрежата, използвана при изчисляването на всеки един разход, и процента от разходите, които те целят да покрият;

2. по отношение на ТОЛ системи, включващи концесионни ТОЛ такси, информация за:

а) концесионните договори или значителните промени по такива договори;
б) базовия случай, въз основа на който концедентът е изготвил решението за концесията в съответствие с изискванията за информацията, която трябва да се представи чрез обявлението за концесия за строителство; базовият случай включва оценка на разходите, предвидени в рамките на концесията, прогнозния трафик по видове пътни превозни средства, нивата на предвидените ТОЛ такси и обхвата на мрежата-предмет на концесионния договор.

(2) "Агенция "Пътна инфраструктура" информира Европейската комисия най-малко 4 месеца преди въвеждането на нови ТОЛ системи по паралелните пътища, по които може да се отклони трафик от трансевропейската пътна мрежа и/или които са в пряка конкуренция с части от мрежата, по която има въведени ТОЛ такси. Информацията съдържа най-малко: описание на обхвата на мрежата, за която се налага ТОЛ такса, обхванатите пътни превозни средства, нивата на предвидената ТОЛ такса и начина на изчисляването им.

(3) За ТОЛ системите по § 4, ал. 1 Европейската комисия дава становище дали задълженията са изпълнени след получаване на информацията по ал. 1.

(4) За ТОЛ системите по § 4, ал. 2 Европейската комисия може да даде становище особено по отношение на пропорционалността и прозрачността на предложените варианти за налагане на ТОЛ такси и тяхното вероятно влияние върху конкуренцията в контекста на вътрешния пазар и на свободното движение на стоки.

Приложение № 1 към чл. 32, ал. 2

Определяне на индикативната категория на превозните средства

Индикативните категории на пътните превозни средства са определени в таблицата по-долу.

Те са разпределени в подкатегории 0, I, II и III според повредите, които нанасят на пътната настилка, във възходящ ред (така подкатегория III е тази, причиняваща най-големи повреди на пътната инфраструктура). Повредите нарастват експоненциално с увеличаване на осовото натоварване.

Всички пътни превозни средства и състав от пътни превозни средства с максимално допустима маса в натоварено състояние, по-малко или равно на 7,5 т, принадлежат към клас на увреждане 0.

Пътни превозни средства

| | | |
|------------------------------|------------------|--------|
| Задвижващи оси | Други системи на | Клас |
| с | на | на |
| пневматично | окачване на | увреж- |
| окачване | | |
| или с окачване, | задвижващите | дане |
| приз- | оси | |
| нато за | | |
| равностойно | | |
| на | | |
| пневматичното ⁽¹⁾ | | |
| Брой на осите и | Брой на осите и | |
| допустима | допустима | |
| максимална | максимална | |

| маса (в тонове) | | маса (в тонове) | | |
|-------------------|-------------|-----------------|-------------|----|
| не по-малко от | по-малко от | не по-малко от | по-малко от | |
| 7,5 | 12 | 7,5 | 12 | |
| 12 | 13 | 12 | 13 | |
| 13 | 14 | 13 | 14 | I |
| 14 | 15 | 14 | 15 | |
| 15 | 18 | 15 | 18 | |
| <i>Две оси</i> | | | | |
| 15 | 17 | 15 | 17 | |
| 17 | 19 | 17 | 19 | |
| 19 | 21 | 19 | 21 | |
| 21 | 23 | 21 | 23 | |
| 23 | 25 | | | |
| 25 | 26 | | | |
| 15 | 17 | 15 | 17 | |
| 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 | |
| 25 | 27 | 25 | 27 | I |
| 27 | 29 | | | |
| | | 27 | 29 | |
| | | 29 31 | 31 32 | II |
| 29 | 31 | | | |
| 31 | 32 | | | |

(1) Окачване, признато за равностойно на пневматичното според дефиницията в приложение № 1 към чл. 6, ал. 3 и 4 на Наредба № 11 от 2001 г. за движение на извънгабаритни и тежки пътни превозни средства (ДВ, бр. 65 от 2001 г.; изм. и доп., бр. 67 от 2007 г.).

Състав от пътни превозни средства (съчленени пътни превозни средства)

| Задвижващи осис | Други системи на | Клас на |
|----------------------|------------------|---------|
| пневматично окачване | окачване на | увреж- |

| или с окачване, приз- нато за равностойно на пневматичното | | задвижващите дане оси | |
|-------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| Брой на осите и допустима максимална маса (в тонове) не по- малко | | Брой на осите и допустима максимална маса (в тонове) не по- малко | |
| малко от | по- малко от | малко от | по- малко от |
| | | <i>2 + 1 ос</i> | |
| 7,5 | 12 | 7,5 | 12 |
| 12 | 14 | 12 | 14 |
| 14 | 16 | 14 | 16 |
| 16 | 18 | 16 | 18 |
| 18 | 20 | 18 | 20 I |
| 20 | 22 | 20 | 22 |
| 22 | 23 | 22 | 23 |
| 23 | 25 | 23 | 25 |
| 25 | 28 | 25 | 28 |
| | | <i>2 + 2 ос</i> | |
| 23 | 25 | 23 | 25 |
| 25 | 26 | 25 | 26 |
| 26 | 28 | 26 | 28 |
| 28 | 29 | 28 | 29 |
| 29 | 31 | 29 | 31 II |
| 31 | 33 | 31 | 33 |
| 33 | 36 | 33 | 36 III |
| 36 | 38 | | |
| | | <i>2 + 3 ос</i> | |
| 36 | 38 | 36 | 38 |
| 38 | 40 | | |
| | | 38 | 40 III |
| | | <i>3 + 2 ос</i> | |
| 36 | 38 | 36 | 38 II |
| 38 | 40 | | |
| | | 38 | 40 |
| | | 40 | 44 III |
| 40 | 44 | | |

| | | | |
|----|----|------------------|-------|
| | | <i>3 + 3 оси</i> | |
| 36 | 38 | 36 | 38 |
| 38 | 40 | | I |
| | | 38 | 40 II |
| 40 | 44 | 40 | 44 |

Приложение № 2 към чл. 43, ал. 1
Елементи, необходими за дефинирането и раз-гръщането на европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние

Разгледаните по-нататък въпроси са съществени за определението и разгръщането на европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние. Тези въпроси са разграничени на технически, процедурни и юридически.

1. Въпроси от технически характер

а) работни процедури за услугата: абониране, инструкции за използване, монтаж и свързване на бордова апаратура в превозните средства, обработка на действията на станциите за пътно таксуване или за непрекъснато таксуване, процедури за възстановяване на данни от действията в случай на повреда или влошено действие на апаратурата, системи за контрол, фактуриране и събиране на дължимите суми, следпродажбени услуги, помощ на потребители, дефиниране на нивото на услугата, предлагана на потребителите; при установяване на такива работни процедури следва да се държи сметка за съществуващите процедури в държавите членки;

б) функционални спецификации за услугата: описание на действието на бордовата апаратура и на наземната апаратура;

в) технически спецификации за наземната и бордовата апаратура, поддържащи услугата и стандартите, процедури за сертифициране и ограниченията, които трябва да се спазват;

г) започване и продължаване на дейността, в която участват компетентните организации по стандартизация, и всякакви технически допълнения към използваните стандарти или предварителни стандарти с цел да се осигури оперативната съвместимост;

д) спецификации за монтиране на бордовата апаратура;

е) модели на транзакции: точно дефиниране на алгоритмите за транзакции за всеки различен тип пътно таксуване (във фиксирани пунктове или непрекъснато таксуване) и дефиниране на данните, обменяни между бордовата и наземната апаратура, както и форматите на данните;

ж) мерки за предоставяне на разположение на достатъчен брой бордова апаратура за посрещане на търсенето от всички заинтересувани потребители.

2. Процедурни въпроси

а) процедури за проверка на техническата работа на бордовата апаратура, на апаратурата, разположена на пътя, и начина на монтиране на апаратурата в превозните средства;

б) параметри за класифициране на превозните средства: валидиране на списък на Общността с технически параметри, от които всяка държава членка ще избере тези, които тя ще използва за политиката си на таксуване; това ще представляват физическите параметри на автомобилите, на двигателя и характеристики на околната среда; установяването на класовете превозни средства, основаващо се на тези параметри, ще бъде от компетентността на държавите членки;

в) прилагане на процедури за начин на реагиране в особени случаи, като например лошо действие от всякакво естество; това е свързано особено със случаите, когато операторите на пътно таксуване и потребителите са от различни държави.

3. Юридически въпроси

а) валидиране на избраните технически решения, като се имат предвид правилата на Общността за защита на свободите и основните права на физическите лица, включително на частния им живот; особено ще бъде необходимо да се осигури съответствие с Директива 95/46/ЕО и Директива 2002/58/ЕО;

б) определяне на базата на равнопоставеност на общи правила и минимални изисквания, които потенциалните оператори следва да спазват при предоставяне на услугата;

в) оценка на възможността за хармонизиране на правилата за изпълнение, свързани с електронното пътно таксуване;

г) протокол за съгласие между операторите на пътно таксуване, който да позволи въвеждането на европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние, включително по отношение на процедурите за уреждане на спорове.

Приложение № 3 към § 4, ал. 1

Основни правила за разпределяне на разходите и пресмятане на ТОЛ таксите

Приложението определя основните принципи за пресмятане на претеглените средни ТОЛ такси.

Прилагането на тези принципи трябва да бъде напълно съвместимо с другите съществуващи задължения според действащото законодателство.

Когато Република България се ангажира в преговори с една или повече страни, които не са страни членки, с цел да се сключи концесионен договор за строителство и/или експлоатация на част от инфраструктурата, или за тази цел се ангажира в подобно споразумение, основано на националното законодателство или на споразумение, в което тя участва, съответствието с принципите се определя на базата на резултата от преговорите.

1. Дефиниция на мрежата и обхванатите превозни средства

В случай че няма да се прилага само един режим за ТОЛ такса към цялата трансевропейска пътна мрежа, се определят точно частта или частите от мрежата, за които се събира ТОЛ такса, както и системата и използването ѝ за класифициране на превозните средства за целите на промяна на ТОЛ таксата.

Ако се прилага различна политика по отношение на възстановяване на разходите за различни пътища или пътни участъци, за всеки един от тях разходите трябва да се пресмятат поотделно. За сключването на отделни концесионни договори е допустимо разделянето на пътната мрежа на определени участъци.

2. Инфраструктурни разходи

2.1. Инвестиционни разходи

Инвестиционните разходи включват:

-строителните разходи;

-финансовите разходи;

-възвръщаемостта на капитала или търговската печалба;

-разходите за придобиване на земя, планиране, проектиране, контрол на строителните договори и управление на проектите, археологическите и почвените изследвания, както и други съпътстващи разходи.

Възстановяването на строителните разходи трябва да се базира или на проектния срок на експлоатация на инфраструктурата или друг такъв период на амортизация (но не по-кратък от 20 години), който може да се счете за подходящ поради финансирането чрез концесионен договор или по друг начин. Продължителността на амортизационния период може да бъде ключова променлива в преговорите за сключване на концесионни договори, в частност, ако държавата като страна по

договора реши да определи горна граница на приложимата претеглена средна ТОЛ такса.

Възстановяването на разходите може:

Да се раздели на равни части за целия амортизационен период или да се претегли на ранни, средни и последни години, като това претегляне се извършва по прозрачен начин.

Да се осъществи чрез индексация на ТОЛ таксите през амортизационния период.

Всички направени разходи се базират на платените суми. Разходите, които все още трябва да се възстановяват, ще се основат на логични прогнози за тях.

Държавните инвестиции могат да се приемат като финансови заеми. Лихвеният процент, който ще се прилага към историческите разходи, е процентът, който се прилага към държавния заем през този период.

Разходите се разделят между видовете пътни превозни средства по обективен и прозрачен начин, който взема предвид дела на трафика по видове превозни средства и свързаните с това разходи. За целта пропътуваните от пътните превозни средства километри се определят посредством обективно обосноваване "фактори на еквивалентност", описани в приложение № 1 към чл. 32, ал. 2.

Възвръщаемостта на капиталовите разходи може да се оцени, като се използват икономически индикатори като IRR (вътрешна норма на възвръщаемост) или WACC (среднопретеглен разход на капитал).

2.2. Годишни разходи за поддържане и разходи за текущ ремонт

Разходите включват годишните разходи за поддържане и периодичните разходи за текущ ремонт на мрежата.

Разходите се разпределят на основата на реалните и прогнозните пропътувани километри по видове пътни превозни средства и се уточняват посредством обективно обосноваване "фактори на еквивалентност", описани в приложение № 1 към чл. 32, ал. 2.

3. Разходи за експлоатация, управление и ТОЛ такси

Тези разходи включват всички разходи на оператора на инфраструктурата, които не са обхванати в т. 2 от приложението и които са свързани с изпълнението, експлоатацията и управлението на инфраструктурата и на системата за ТОЛ такси. Те включват:

-разходите за строителство, монтаж и поддържане на кабините за ТОЛ такси и други системи за плащане;

-всекидневните разходи за експлоатация, администриране и привеждане в действие на системата за събиране на ТОЛ такси;

-административните такси, свързани с концесионните договори;

-управленските, административните и разходите за услуги, свързани с експлоатацията на инфраструктурата.

Разходите могат да включват и възстановяване на капитала или търговската печалба, която отразява степента на прехвърления риск, и трябва да бъдат разделени на части обективно и по прозрачен начин между всички категории пътни превозни средства, за които се събират ТОЛ такси.

4. Дял на товарния трафик, фактори на еквивалентност и корекционен механизъм

Посредством "факторите на еквивалентност" за изчисляване на нарастващите инфраструктурни разходи и ремонтни дейности и на базата на реалните и прогнозните пропътувани от пътните превозни средства километри се определя размерът на ТОЛ таксата. При промяна на прогнозните нива на трафика се предвижда въвеждането на корекционен механизъм, чрез който таксите се уточняват периодично с цел коригиране под или над възстановяването на разходите.

Следната таблица дава набор от индикативни фактори на еквивалентност:

| Категория на | Фактори на еквивалентност |
|--------------|---------------------------|
|--------------|---------------------------|

| пътните превозни средства ⁽¹⁾ | рехаби-литация и основен ремонт ⁽²⁾ | инвестиции | годишна поддръжка |
|------------------------------------------|---------------------------------------------------|------------|-------------------|
| I 7,5 т, кат. 0 | 1 | 1 | 1 |
| > 7,5 т, кат. I | 1,96 | 1 | 1 |
| > 7,5 т, кат. II | 3,47 | 1 | 1 |
| > 7,5 т, кат. III | 5,72 | 1 | 1 |

⁽¹⁾ Вижте приложение № 2 за определяне на класовете на ППС.

⁽²⁾ Категориите на товарните превозни средства отговарят на осови натоварвания съответно 5,5, 6,5, 7,5 и 8,5 тона.

Методите за събиране на ТОЛ такси, които са основани на прогнозни нива на трафика, трябва да предвиждат корекционен механизъм, чрез който таксите се уточняват периодично, за да се коригират под или над възстановяването на разходите поради грешки в прогнозирането.