

31999L0062

20.7.1999

ОФИЦИАЛЕН ВЕСТНИК НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

L 187/42

ДИРЕКТИВА 1999/62/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА
от 17 юни 1999 година

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 и член 93 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията (1),

като взеха предвид становището на Икономическия и социален комитет (2),

като взеха предвид становището на Комитета на регионите (3),

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора (4),

като имат предвид, че:

- (1) Премахването на нарушенията на конкуренцията между транспортните предприятия в държавите-членки изисква хармонизиране на системите за облагане с данъци и установяване на справедливи механизми за налагане на такси на превозвачите за покриване на разходите на инфраструктурата.
- (2) Тези цели могат да бъдат постигнати само поетапно.
- (3) До известна степен вече е постигната хармонизация на системите за облагане с данъци с приемането на Директива 92/81/ЕИО на Съвета от 19 октомври 1992 г. за хармонизиране на структурите на акцизите върху минералните масла (5) и Директива на Съвета 92/82/ЕИО от 19 октомври 1992 г. за сближаването на ставките на акцизите върху минералните масла (6).
- (4) Съдът на Европейските общности чрез свое съдебно решение от 5 юли 1995 г. по дело C-21/94 „Европейският парламент срещу Съвета“ (7) анулира Директива 93/89/ЕИО на Съвета от 25 октомври 1993 г. за облагането с данъци в държавите-членки на някои превозни средства, предназначени за автомобилен превоз на товари, както и налагането на такси за изминат участък от пътя и такси за правото на

ползване на определени инфраструктури (8), като в същото време запазва резултатите от прилагането на тази директива, докато Съветът не приеме нова директива; като имат предвид, че следователно Директива 93/89/ЕИО се заменя с настоящата директива.

- (5) При сегашните обстоятелства коригирането на националните системи за облагане би следвало да се ограничи до товарни автомобили, чиято обща маса в натоварено състояние надвишава определеното равнище.
- (6) За тази цел би следвало да се определят минималните ставки на данъците за превозните средства, които понастоящем се прилагат от държавите-членки или биха могли да ги заменят впоследствие.
- (7) Би следвало да се насърчава използването на превозни средства, които шадят пътя и замърсяват по-малко околната среда, посредством диференциация на данъците или таксите, при условие че подобна диференциация няма да попречи на правилното функциониране на вътрешния пазар.
- (8) Целесъобразно е на някои държави-членки да бъде разрешен дерогационен период, в който те могат да сведат до минимум изключенията, за да се улесни приваждането в съответствие с изискванията от настоящата директива равнища.
- (9) Някои вътрешни превози с малко влияние върху транспортния пазар на Общността понастоящем са предмет на облагане с данъци с по-малки ставки върху превозните средства; като имат предвид, че за да се осигури хармонизиран преход, държавите-членки би следвало да имат право да определят временни изключения от минималните ставки.
- (10) На държавите-членки би следвало да се разреши да прилагат намалени ставки на или освобождаване от данъци върху автомобилите в случай, че тяхното използване не може да повлияе на транспортния пазар на Общността.
- (11) Би следвало да се позволи при някои специални обстоятелства да се установи процедура, чрез която на държавите-членки може да бъде позволено да поддържат по-нататъшни освобождавания или намалявания.
- (12) Съществуващите нарушения на конкуренцията не могат да бъдат премахнати само чрез хармонизиране на данъците или на акцизите върху горивата; като имат предвид, че все пак, докато не се приемат по-подходящи от техническа и икономическа страна форми за облагане, тези нарушения могат да бъдат смекчени чрез запазване или въвеждане на такси за изминат участък и/или такси за ползване на магистрали; като имат предвид, че би следвало да се разреши на държавите-членки да събират такси за ползване на мостове, тунели и планински проходи.

(1) ОВ С 59, 26.2.1997 г., стр. 9.

(2) ОВ С 206, 7.7.1997 г., стр. 17.

(3) Становище от 3 юни 1999 г. (все още не публикувано в Официален вестник).

(4) Становище на Европейския парламент от 17 юли 1997 г. (ОВ С 286, 22.9.1997, стр. 217), Обща позиция на Съвета от 18 януари 1999 г. (ОВ С 58, 1.3.1999 г., стр. 1) и Решение на Европейския парламент от 7 май 1999 г. (все още не публикувано в Официален вестник).

(5) ОВ L 316, 31.10.1992 г., стр. 12. Директива, последно изменена с Директива 94/74/ЕО (ОВ L 365, 31.12.1994 г., стр. 46).

(6) ОВ L 316, 31.10.1992 г., стр. 19. Директива, последно изменена с Директива 94/74/ЕО. [1995] Сборник практика на Съда на ЕО ECR I-1827.

(7) ОВ L 36, 9.2.1988 г., стр. 33. Директива, последно изменена с Директива 96/1/ЕО (ОВ L 40, 17.2.1996 г., стр. 1).

(8) ОВ L 279, 12.11.1993 г., стр. 32.

- (13) Поради специфичните условия на някои от алпийските маршрути може да се окаже целесъобразно за държава-членка да бъде освободена от система за налагане на такси за ясно определен участък от своята магистрална мрежа, за да позволи прилагането на такса за използване на инфраструктурата.
- (14) Таксите за изминат участък и таксите за ползване на инфраструктурата не би следвало да бъдат нито дискриминационни, нито да водят до излишни формалности или да създават пречки по вътрешните граници на Общността; като имат предвид, че поради това би следвало да се предприемат подходящи мерки за заплащане на тези такси по всяко време и чрез различни начини на заплащане.
- (15) Ставките на таксите за ползване на инфраструктурата би следвало да се основават на продължителността на ползване на съответната инфраструктура и да бъдат диференцирани в зависимост от разходите, причинявани от превозните средства.
- (16) Би следвало временно да се прилагат намалени ставки на таксите за ползване на инфраструктурата за превозни средства, регистрирани в Гърция, за да се отчетат трудностите, свързани с геополитическото ѝ положение.
- (17) За да се гарантира хомогенното прилагане на таксите за изминат участък или за ползване на инфраструктура, би следвало да се определят средства за прилагане, като инфраструктурните характеристики, за които тези такси за изминат участък и такси за преминаване се прилагат, максималните ставки на някои такси и други общи условия, които ще трябва се съблюдават; като имат предвид, че средните ставки на таксите за изминат участък трябва да са свързани с изграждането, експлоатацията и развитието на съответната инфраструктурна мрежа.
- (18) Държавите-членки би следвало да могат да отделят процент от размера на таксите за ползване на инфраструктурата или за изминат участък за защита на околната среда и за балансирано развитие на транспортните мрежи, при условие че този размер е изчислен в съответствие с разпоредбите на настоящата директива.
- (19) Размерите на таксите в настоящата директива, изразени в национални валути на държавите-членки, които са приели еврото, бяха фиксирани на 1 януари 1999 г., когато стойността на еврото беше определена в съответствие с Регламент (ЕО) № 2866/98 на Съвета от 31 декември 1998 г. за обменните курсове между еврото и валутите на държавите-членки, които са го приели ⁽¹⁾; като има предвид, че е целесъобразно държавите-членки, които не са приели еврото, да преразглеждат всяка година размерите на таксите, посочени в настоящата директива, в национални валути и да ги съобразяват, по целесъобразност, за да се отчетат промените в обменните курсове; като имат предвид, че годишните корекции в национални валути не могат да бъдат задължителни, ако промяната, която е резултат от прилагането на новите обменни курсове, е под определен процент.

- (20) Би следвало да се прилага териториалният принцип; като имат предвид, че две или повече държави-членки могат да си сътрудничат с оглед на въвеждането на обща система на такси за ползване на инфраструктура, съгласно спазването на някои допълнителни условия.
- (21) В съответствие с принципа на пропорционалността настоящата директива се ограничава до минимума, изискван за постигане на целите по смисъла на член 5, параграф 3 от Договора.
- (22) Би следвало да се определи точно разписание за преглед на разпоредбите на настоящата директива и при нужда да се обсъдят някои изменения с цел да се разработи по-териториално ориентирана система за облагане с данъци и такси,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

ГЛАВА I

Общи разпоредби

Член 1

Настоящата директива се отнася за данъците за превозните средства, таксите за изминат участък и таксите за ползване на инфраструктура, налагани на превозните средства, така както са определени в член 2.

Настоящата директива не се отнася за превозни средства, които извършват превози предимно в неевропейските територии на държавите-членки.

Тя не се отнася и за превозни средства с регистрация в Канарските острови, Сеута и Мелила, както и Азорските острови и Мадейра, които извършват превози изключително в тези територии или между тези територии и съответно континенталните територии на Испания или Португалия.

Член 2

За целите на настоящата директива:

- а) „автомагистрала“ означава път, специално проектиран и построен за автомобилно движение, който не обслужва имоти, граничещи с него, и който:
- i) е снабден, с изключение на специални места или временно, с отделни пътни платна за двете посоки на движение, отделени едно от друго или чрез разделителна ивица, която не е предназначена за движение, или по изключение чрез други средства;
 - ii) не се пресича на едно ниво нито с друг път, нито с железопътна линия, нито с трамвайна линия или пешеходна пътека;
 - iii) е специално проектиран като автомагистрала;
- б) „такса за изминат участък“ означава заплащане на определена сума за превозно средство, което изминава разстояние между две точки от инфраструктурата и е упомената в член 7, параграф 2; размерът на сумата трябва да е базиран на пропътуваното разстояние и на типа превозно средство;

⁽¹⁾ ОВ L 359, 31.12.1998 г., стр. 1.

- в) „такса за ползване на инфраструктура“ означава заплащане на определена сума, която дава право на едно превозно средство да използва за определен период от време инфраструктурата и е упомената в член 7, параграф 2;
- г) „превозно средство“ означава моторно превозно средство или комбинация от съчленени превозни средства, предназначено/и изключително за превоз на товари по пътища и което/които има/т максимално допустимо тегло в натоварено състояние не по-малко от 12 тона;
- д) „превозно средство от тип EURO I“ означава превозно средство, притежавашо характеристиките, описани в ред А от таблицата в раздел 8.3.1.1. от приложение I към Директива 88/77/ЕИО на Съвета от 3 декември 1987 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно мерките, които следва да се предприемат срещу емисиите на газове замърсители от дизеловите двигатели, предназначени за употреба в превозни средства ⁽¹⁾;
- е) „превозно средство от тип EURO II“ означава превозно средство, притежавашо характеристиките, описани в ред Б от таблицата в раздел 8.3.1.1. от приложение I към Директива 88/77/ЕИО.

ГЛАВА II

Облагане с данъци на превозните средства

Член 3

1. Данъците върху превозните средства, посочени в настоящия член, са, както следва:

- *Белгия:*
taxe de circulation sur les véhicules automobiles/
verkeersbelasting op de autovoertuigen,
- *Дания:*
vaegtafgift of motorkeretrajer m.v.,
- *Германия:*
Kraftfahrzeugsteuer,
- *Гърция:*
Τέλη κυκλοφορίας
- *Испания:*
- impuesto sobre vehículos de tracción mecánica;
 - impuesto sobre actividades económicas (само колкото се отнася до размера на данъка, налаган на моторни превозни средства),
- *Франция:*
- taxe spéciale sur certains véhicules routiers;
 - taxe différentielle sur les véhicules a moteur,
- *Ирландия:*
vehicle excise duty,
- *Италия:*
- tassa automobilistica;

⁽¹⁾ ОВ L 36, 9.2.1988 г., стр. 33. Директива, последно изменена с Директива 96/1/ЕО (ОВ L 40, 17.2.1996 г., стр. 1).

- addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica,
- *Люксембург:*
taxe sur les véhicules a automoteurs,
- *Нидерландия:*
motorrijtuigenbelasting,
- *Австрия:*
Kraftfahrzeugsteuer,
- *Португалия:*
- imposto de camionagem;
 - imposto de circulação,
- *Финландия:*
varsinainen ajoneuvovero/egentlig fordonsskatt,
- *Швеция:*
fordonsskatt,
- *Великобритания:*
- vehicle excise duty;
 - motor vehicles licence.

2. Държавите-членки, които заменят някой от данъците, изброени в параграф 1, с друг данък от същия вид, трябва да уведомят Комисията, която прави необходимите поправки.

Член 4

Процедурите за облагане и събиране на данъците, посочени в член 3, се определят от всяка държава-членка.

Член 5

По отношение на превозните средства, регистрирани в държавите-членки, данъците, предвидени в член 3, се събират само от държавите-членки, в които е извършена регистрацията.

Член 6

1. Каквато и да е структурата на данъците, посочени в член 3, държавите-членки определят ставките им така че да гарантират данъка за всяка категория или подкатегория превозни средства, посочени в приложение I, да не е по-нисък от минималния размер, посочен в това приложение.

На Гърция, Италия, Португалия и Испания се разрешава до две години след влизане в сила на тази директива да прилагат ставки, по-ниски, но не по-малки от 65 % от посочените минимални ставки в приложение I.

2. Държавите-членки могат да прилагат намаление в размера или освобождаване от данъци за:

- превозни средства, които се използват за целите на националната или гражданската защита, от пожарната и други аварийни служби и от полицията, както и превозни средства, използвани за поддръжка на пътищата;

б) превозни средства, които извършват само случайни превози по публичните пътни мрежи на държавите-членки по регистрация и които се използват от физически или юридически лица, чиято основна дейност не е превоз на товари, при условие че превозите, извършвани от тези превозни средства не водят до нарушаване на конкуренцията и с уговорката за съгласие от Комисията.

3. а) Съветът, с единодушие, по предложение на Комисията, може да разреши на една държава-членка да поддържа по-нататъшното освобождаване от данъци или да прилага намаления на данъците за превозни средства по социално-икономически съображения или по съображения, свързани с инфраструктурата на държавата. Тези освобождавания или намаления могат да се прилагат само за превозни средства, регистрирани в такава държава-членка, които извършват превоз само в точно определена част от нейната територия;

б) всяка държава-членка, която желае да поддържа подобно освобождаване или намаление на данъците, уведомява Комисията за това, като също така ѝ изпраща цялата необходима информация. Комисията уведомява останалите държави-членки за предлаганото освобождаване или намаляване на данъците в срок от един месец.

Счита се, че Съветът е разрешил прилагането на предложените освобождаване или намаление на данъците, ако в срок от два месеца след датата, на която другите държави-членки са били уведомени в съответствие с първа алинея, нито Комисията, нито някоя друга държава-членка не са изисквали от Съвета да разгледа въпроса.

4. Без да се засяга параграф 1, втора алинея, и параграфи 2 и 3 от настоящия член или член 6 от Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 г. относно изготвянето на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите-членки ⁽¹⁾, държавите-членки могат да не предоставят никакво освобождаване, нито намаляване на данъците, посочени в член 3, което би довело до размер на данъците, по-нисък от минималния, указани в параграф 1 на настоящия член.

ГЛАВА III

Такси за изминат участък и такси за ползване на инфраструктура

Член 7

1. Държавите-членки могат да поддържат или да въведат такси за изминат участък и/или такси за ползване на инфраструктура според условията, посочени в параграфи от 2 до 10.

2. а) такси за изминат участък и за ползване на инфраструктура се налагат само за използване на автомагистрала или други пътища с няколко платна с характеристики, подобни на автомагистралите, или за ползване на мостове, тунели и планински проходи.

Все пак, в държава-членка, в която не съществува главна мрежа от автомагистрала или мрежа от пътища с две платна, които имат подобни характеристики, такси за изминат участък или за ползване на инфраструктура, могат да се налагат

в тази страна на ползващите най-високия клас пътища от техническа гледна точка;

б) след консултации с Комисията и в съответствие с процедурата, описана в Решение на Съвета от 21 март 1962 г., което установява процедура за предварителни изпитвания и консултиране по отношение на определени закони, подзаконови и административни разпоредби, свързани с транспорта, предвидени от държавите-членки ⁽¹⁾:

i) такси за изминат участък и за ползване на инфраструктура могат да бъдат също налагани на потребителите на други участъци от първокласната пътна мрежа, особено:

— когато това се налага от съображения за безопасност,

— в държава-членка, където в преобладаващата част от страната не съществува свързана мрежа от автомагистрала или от пътища с две платна с подобни характеристики, но само за пътища, използвани за международен и междурегионален тежкотоварен транспорт, при условие че нуждите на движението и гъстотата на населението икономически не оправдават строителството на автомагистрала или на пътища с две платна с подобни характеристики,

ii) могат да бъдат взети специални мерки за гранични райони от съответните държави-членки;

iii) Австрия може да освободи австрийския потребител от такса за ползване на инфраструктура по автомагистралната отсечка между Куфшайн и Бренер.

3. Не могат да бъдат налагани едновременно такси за изминат участък и за ползване на инфраструктура по един и същи пътен участък. Все пак, държавите-членки могат да налагат такси за изминат участък за мрежи, за които се налагат такси за ползване на мостове, тунели и планински проходи.

4. Таксите за изминат участък и за ползване на инфраструктура не може да водят до дискриминация, пряко или непряко, основана на националността на превозача или на произхода, или крайната дестинация на превозното средство.

5. Таксите за изминат участък и за ползване на инфраструктура трябва да се прилагат и събират, а плащането им да се контролира по такъв начин, че да причиняват възможно най-малко затруднения за свободния трафик и да се избягват задължителните проверки и контрол по вътрешните граници на Общността. Ето защо, държавите-членки следва да си сътрудничат за установяване на методи, които позволяват на превозачите да плащат такси за ползване на инфраструктура 24 часа на денонощие, най-малко на главните търговски обекти, като се използват всички общоприети начини на плащане, във и извън държавите-членки, в които те се прилагат. Държавите-членки осигуряват адекватни съоръжения на пунктовете за събиране на такси за изминат участък и за ползване на инфраструктура, така че да поддържат нормални условия за пътна безопасност.

6. Една държава-членка може да постанови налагането на такси за ползване на цялата пътна мрежа на нейна територия за превозните средства, регистрирани в тази държава-членка.

⁽¹⁾ ОВ L 368, 17.12.1992 г., стр. 38.

⁽²⁾ ОВ 23, 3.4.1962 г., стр. 720/62. Решение, последно изменено с Решение 73/402/ЕИО (ОВ L 347, 17.12.1973 г., стр. 48).

7. Размерът на таксите за ползване на инфраструктура, включително административните разходи, за всички категории превозни средства се определят от съответната държава-членка, така че да не е по-висок от максималния размер, посочен в приложение II.

На 1 юли 2002 г. и на всяка втора следваща година този максимален размер се преразглежда. Когато е необходимо, Комисията прави предложения за подходящо адаптиране, а Европейският парламент и Съветът взимат решение в съответствие с условията на Договора.

До две години след влизане в сила на настоящата директива държавите-членки, които прилагат такса за ползване на инфраструктура, въвеждат 50 % намаление в размерите на тези такси за превозни средства, регистрирани в Гърция, поради нейното геополитическо положение. Комисията може да реши разрешаване на прилагането на това намаление от държавите-членки от година на година.

8. Размерите на таксите за ползване на инфраструктурата са пропорционални на продължителността на използване на инфраструктурата.

Една държава-членка може да прилага само годишни такси за превозни средства, регистрирани на нейна територия.

9. Средният размер на таксите за изминат участък следва да са обвързани с разходите за строителство, експлоатация и развитие на съответната инфраструктурна мрежа.

10. Без да се засяга средният размер на таксите за изминат участък, посочен в параграф 9, държавите-членки могат да променят техните ставки в съответствие с:

- а) класовете на емисиите, отделяни от превозните средства, при условие че нито една такса за изминат участък не може да е по-голяма с 50 % от таксата, събирана за еквивалентни превозни средства, които отговарят на най-високите стандарти за отделяне на вредни емисии газове;
- б) времето от денонощието, при условие че нито една такса за изминат участък не може да е по-голяма със 100 % от таксата, налагана за най-евтиния период от денонощието.

Всяко изменение на таксите за изминат участък във връзка с класовете превозни средства по отношение на емисиите, отделяни от тях, или във връзка с периода от денонощието, трябва да е пропорционално на преследваната цел.

Член 8

1. Две или повече държави-членки могат да си сътрудничат при прилагането на обща система на такси за ползване на инфраструктурата по отношение на техните територии като цяло. В такъв случай тези държави-членки осигуряват тясно сътрудничество с Комисията по отношение на това, както и по отношение на последващата експлоатация на системата и нейното евентуално изменение.

2. Една обща система следва да е предмет на следните условия, в допълнение към тези, посочени в член 7:

- а) общите ставки на таксите за ползване на инфраструктура се определят от участващите държави-членки, така че да не са по-високи от максималните ставки, посочени в член 7, параграф 7;

- б) заплащането на общите такси за ползване на инфраструктура дава достъп до мрежата, така както е определено от участващите държави-членки, в съответствие с член 7, параграф 2;
- в) други държави-членки могат да се присъединяват към общата система;
- г) участващите държави-членки изработват схема, според която всяка от тях получава справедлив дял от постъпленията от таксите за ползване на инфраструктурата.

ГЛАВА IV

Заключителни разпоредби

Член 9

1. Настоящата директива не възпрепятства прилагането от държавите-членки на:

- а) специфични данъци или такси:
 - налагани при регистрация на превозното средство, или
 - налагани на превозни средства или товари с извънгабаритно тегло или размери;
- б) такси за паркиране и специфични такси за движение в населени места;
- в) регулиращи такси, предназначени за избягване на натовареността на движението по отношение на време и място.

2. Настоящата директива не възпрепятства държавите-членки да отделят известен процент от събраните такси за ползване на инфраструктура или за изминат участък за опазване на околната среда или за балансирано развитие на транспортните мрежи, при условие че този процент се изчислява в съответствие с член 7, параграфи 7 и 9.

Член 10

1. За целите на настоящата директива, обменните курсове между еврото и националните валути на държавите-членки, които не са приели еврото, са тези, които са влезли в сила на първия работен ден на месец октомври и които са публикувани в *Официален вестник на Европейските общности*; те започват да действат от 1 януари следващата календарна година.

2. Държавите-членки, които не са приели еврото, могат да поддържат размери на таксите, които са в сила по време на годишните промени съгласно параграф 1, ако разликата от превръщането на размерите, изразени в евро, спрямо тези, изразени в национални валути, е по-малка от 5 %.

Член 11

1. До датите, посочени в член 7, параграф 7, втора алинея, Комисията представя доклад пред Европейския парламент и пред Съвета за прилагането на настоящата директива, като има предвид развитието на технологиите и натовареността на движението.

2. За да може Комисията да изработи гореспоменатия доклад, държавите-членки изпращат на Комисията необходимата информация не по-късно от шест месеца преди датите, посочени в параграф 1.

3. Държавите-членки, които въвеждат системи за електронно събиране на такси за изминат участък и/или такси за ползване на инфраструктура, си сътрудничат с цел постигане на подходяща степен на взаимодействие.

Член 12

1. Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до 1 юли 2000 г. Те незабавно информират Комисията за това.

Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, 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 текстовете на основните разпоредби от националното си законодателство в областта, уредена от настоящата директива. Комисията уведомява останалите държави-членки за тези разпоредби.

Член 13

Настоящата директива влиза в сила в деня на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейските общности*.

Член 14

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Люксембург на 17 юни 1999 година.

За Европейския парламент

Председател

J. M. GIL-ROBLES

За Съвета

Председател

F. MÜNTEFERING

ПРИЛОЖЕНИЕ I

МИНИМАЛНА СТАВКА НА ДАНЪКА ВЪРХУ ПРЕВОЗНИТЕ СРЕДСТВА

Моторни превозни средства

Брой на осите и максимално допустима обща маса в натоварено състояние (в тонове)		Минимална ставка на данъка (в евро/година)	
Не по-малко от	По-малко от	Задвижваща/и ос/и с пневматично окачване или равностойно на него ⁽¹⁾	Други системи за окачване на задвижващата/ите ос/и
Две оси			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
Три оси			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
Четири оси			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537

⁽¹⁾ Окачване, признато за равностойно в съответствие с определението в приложение II към Директива 96/53/ЕО на Съвета от 25 юли 1996 г. относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите товари в международния трафик (ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 59).

СЪСТАВИ ОТ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА (СЪЧЛЕНЕНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА И АВТОВЛАКОВЕ)

Брой на осите и максимално допустима обща маса в натоварено състояние (в тонове)		Минимална ставка на данъка (в евро/година)	
Не по-малко от	По-малко от	Задвижваща/и ос/и с пневматично окачване или равностойно на него ⁽¹⁾	Други системи за окачване на задвижващата/ите ос/и
2 + 1 оси			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97
23	25	97	175
25	28	175	307

⁽¹⁾ Окачване, признато за равностойно в съответствие с определението в приложение II на Директива 96/53/ЕО на Съвета от 25 юли 1996 г. относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите товари в международния трафик (ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 59).

Брой на осите и максимално допустима обща маса в натоварено състояние (в тонове)		Минимална ставка на данъка (в евро/година)	
Не по-малко от	По-малко от	Задвижваща/и ос/и с пневматично окачване или равностойно на него ⁽¹⁾	Други системи за окачване на задвижващата/ите ос/и
2 + 2 оси			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33	36	465	706
36	38	465	706
2 + 3 оси			
36	38	370	515
38	40	515	700
3 + 2 оси			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
3 + 3 оси			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

⁽¹⁾ Окачване, признато за равностойно в съответствие с определението в приложение II на Директива 96/53/ЕО на Съвета от 25 юли 1996 г. относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите товари в международния трафик (ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 59).

ПРИЛОЖЕНИЕ II

**МАКСИМАЛНИ РАЗМЕРИ НА ТАКСИТЕ ЗА ПОЛЗВАНЕ НА ИНФРАСТРУКТУРА В ЕВРО,
ВКЛЮЧИТЕЛНО АДМИНИСТРАТИВНИТЕ РАЗХОДИ, ПОСОЧЕНИ В ЧЛЕН 7, ПАРАГРАФ 7****Годишно**

	максимум три оси	минимум четири оси
Несъответстващи на EURO	960	1550
Съответстващи на EURO I	850	1400
Съответстващи на EURO II и по-чисти	750	1250

Месечно и седмично

Максималните месечни и седмични ставки са пропорционални на продължителността на използване на инфраструктурата.

Дневно

Дневната такса за ползване на инфраструктура е еднаква за всички категории превозни средства и е 8 евро.
