

წინამდებარე დოკუმენტს გააჩნია მხოლოდ დოკუმენტური დანიშნულება და შესაბამისი უწყებები არ კისრულობენ რაიმე პასუხისმგებლობას მის შინაარსთან დაკავშირებით

► **B** ევროპარლამენტისა და საბჭოს 1999 წლის 17 ივნისის
დირექტივა 1999/62/EC

გარკვეული ინფრასტრუქტურის გამოყენებისთვის მძიმე ტვირთის გადამზიდავი
სატრანსპორტო საშუალებების დაბეგვრის შესახებ

(ოფიციალური ჟურნალი L 187, 20.7.1999, გვ. 42)

ცვლილება შეტანილია:

	ოფიციალური ჟურნალი		
	№	გვერდი	თარიღი
► M1 ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2006 წლის 17 მაისის დირექტივა 2006/38/EC	L 157	8	9.6.2006
► M2 საბჭოს 2006 წლის 20 ნოემბრის დირექტივა 2006/103/EC	L 363	344	20.12.2006
► M3 ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2011 წლის 27 სექტემბრის დირექტივა 2011/76/EU	L 269	1	14.10.2011

კორექტირებულია:

► A1 აქტი ჩეხეთის რესპუბლიკის, ესტონეთის რესპუბლიკის, კვიპროსის რესპუბლიკის, ლატვიის რესპუბლიკის, ლიტვის რესპუბლიკის, უნგრეთის რესპუბლიკის, მალტის რესპუბლიკის, პოლონეთის რესპუბლიკის, სლოვენის რესპუბლიკისა და სლოვაკეთის რესპუბლიკის დაშვების პირობების შესახებ და შესწორებების შეტანა იმ შეთანხმებებში, რომელთა საფუძველზე დაფუძნდა ევროკავშირი.	L 236	33	23.9.2003
--	-------	----	-----------

▼B

ევროპარლამენტისა და საბჭოს 1999 წლის 17 ივნისის
დირექტივა 1999/62/EC

გარკვეული ინფრასტრუქტურის გამოყენებისთვის მძიმე ტვირთის გადამზიდავი
სატრანსპორტო საშუალებების დაბეგვრის შესახებ

ევროპარლამენტმა და ევროკავშირის საბჭომ,

ევროპული გაერთიანების დაფუძნების შესახებ შეთანხმების, კერძოდ მისი 71(1) და 93-ე მუხლების საფუძველზე,

ევროკომისიის მიერ წარმოდგენილი წინადადების საფუძველზე,¹

ევროპის ეკონომიკური და სოციალური კომიტეტის მოსაზრების საფუძველზე,²

რეგიონების კომიტეტების მიერ წარმოდგენილი მოსაზრების საფუძველზე³,

მოქმედებენ რა შეთანხმების 251-ე მუხლით გათვალისწინებული პროცედურების თანახმად,⁴

ვინაიდან,

- (1) წევრ სახელმწიფოებში სატრანსპორტო დაწესებულებებს შორის არსებული კონკურენციის არასწორი ფორმების აღმოფხვრა საჭიროებს როგორც მოსაკრებლების სისტემის ჰარმონიზებას, ასევე სამართლიანი მექანიზმის დანერგვას გადამყვანების მიმართ ინფრასტრუქტურის გამოყენების გადასახადების დაკისრების მიზნით;
- (2) აღნიშნული მიზნების მიღწევა შესაძლებელია მხოლოდ ეტაპობრივად;
- (3) მოსაკრებლების სისტემის ჰარმონიზების დონე უკვე მიღწეულ იქნა მინერალურ ზეთებზე სააქციზო მოსაკრებლების სტრუქტურების ჰარმონიზების შესახებ საბჭოს 1992 წლის 19 ოქტომბრის 92/81/EEC დირექტივისა⁵ და მინერალურ ზეთებზე

¹ ოფიციალური ჟურნალი C 190, 18.6.1998, გვ. 10 და ოფიციალური ჟურნალი C 116E, 26.4.2000, გვ. 7.

² ოფიციალური ჟურნალი C 407, 28.12.1998, გვ. 112.

³ მოსაზრება წარმოდგენილია 1999 წლის 3 ივნისის (ჯერ არ გამოქვეყნებულა ოფიციალურ ჟურნალში).

⁴ ევროპარლამენტის 1999 წლის 9 თებერვლის დასკვნა (ოფიციალური ჟურნალი C 150, 28.5.1999, გვ. 27), საბჭოს 1999 წლის 2 დეკემბრის ზოგადი პოზიცია და ევროპარლამენტის 2000 წლის 14 მარტის გადაწყვეტილება (ჯერ არ გამოქვეყნებულა ოფიციალურ ჟურნალში).

⁵ ოფიციალური ჟურნალი L 316, 31.10.1992, გვ. 12, დირექტივა, რომელშიც ბოლოს განხორციელდა ცვლილება 94/74/EC დირექტივით (ოფიციალური ჟურნალი L 365, 31.12.1994, გვ. 46).

არსებული სააქციო მოსაკრებლების განაკვეთების მიახლოების შესახებ საბჭოს 1992 წლის 19 ოქტომბრის 92/82/EEC დირექტივის მიღებით¹;

- (4) 1995 წლის 5 ივლისის სასამართლოს გადაწყვეტილებით საქმეზე C-21/94 ევროპარლამენტი საბჭოს წინააღმდეგ², ევროპის ეკონომიკური გაერთიანების სასამართლომ გააუქმა საბჭოს 1993 წლის 23 ოქტომბრის 93/89/EEC დირექტივა წევრი სახელმწიფოების მიერ ტვირთების საგზაო გადაზიდვებისას გამოყენებულ გარკვეულ სატრანსპორტო საშუალებებზე გადასახადების, მოსაკრებლებისა და გარკვეული ინფრასტრუქტურის გამოყენების გადასახადების დაკისრების შესახებ³, თუმცა აღნიშნული დირექტივის მოქმედება შენარჩუნებულ იქნა საბჭოს მიერ ახალი დირექტივის დამტკიცებამდე; აღნიშნულიდან გამომდინარე, 93/89/EEC დირექტივა შეიცვალა მოცემული დირექტივით;
- (5) არსებულ გარემოებებში, ეროვნული მოსაკრებლების სისტემების რეგულირება უნდა შემოიფარგლოს უფრო კომერციული სატრანსპორტო საშუალებებით, ვიდრე გარკვეული საერთო დატვირთვის მასით;
- (6) აღნიშნული მიზნისთვის საჭიროა განისაზღვროს მინიმალური განაკვეთი ამჟამად წევრ სახელმწიფოებში მოქმედ სატრანსპორტო საშუალებების გადასახადებთან ან მათ შემცველ ნებისმიერ სხვა გადასახადთან დაკავშირებით;
- (7) გზისთვის ხელსაყრელი და ნაკლებად დამაბინძურებელი სატრანსპორტო საშუალებებით სარგებლობას ხელი უნდა შეეწყოს გადასახადებისა და ბაჟების დიფერენცირების გზით იმ პირობით, რომ აღნიშნული დიფერენცირება ხელს არ შეუშლის შიდა ბაზრის ფუნქციონირებას;
- (8) მიზანშეწონილია, რომ ზოგიერთი წევრი სახელმწიფოს მიმართ შესაძლებელი იყოს გარკვეული გამონაკლისების დაშვება მინიმალური მოთხოვნებიდან, რათა მოხდეს წინამდებარე დირექტივით გათვალისწინებულ დონეებთან ადაპტირების ხელშეწყობა;
- (9) გარკვეული ადგილობრივი შიდა სატრანსპორტო ოპერაციები, რაც უმნიშვნელო გავლენას ახდენს ევროპული გაერთიანების სატრანსპორტო ბაზარზე, ამჟამად ექვემდებარება სატრანსპორტო საშუალების გადასახადის შემცირებულ განაკვეთებს; შეუფერხებელი გადასვლის უზრუნველსაყოფად, წევრი სახელმწიფოები უნდა იყვნენ უფლებამოსილნი, რათა დაუშვან დროებითი გამონაკლისები მინიმალური განაკვეთებიდან;
- (10) წევრი სახელმწიფოები უნდა იყვნენ უფლებამოსილნი მიმართონ შემცირებულ განაკვეთებს ან გამონაკლისებს სატრანსპორტო საშუალებების გადასახადებიდან იმ

¹ ოფიციალური ჟურნალი L 316, 31.10.1992, გვ. 19, დირექტივაში ბოლოს განხორციელდა ცვლილება 94/74/EC დირექტივით [1995] ECR I-1827.

² ოფიციალური ჟურნალი L 36, 9.2.1988, გვ. 33, დირექტივაში ბოლოს განხორციელდა ცვლილება 91/1/EC (ოფიციალური ჟურნალი L 40, 17.2.1996, გვ. 1).

³ ოფიციალური ჟურნალი L 279, 12.11.1993, გვ. 32.

სატრანსპორტო საშუალებების შემთხვევაში, რომელთა გამოყენებაც გავლენას არ მოახდენს ევროპული გაერთიანების სატრანსპორტო ბაზარზე;

- (11) გარკვეულ საგანგებო სიტუაციებში გამონაკლისების დასაშვებად, უნდა ჩამოყალიბდეს პროცედურა, რომლის საშუალებითაც წევრ სახელმწიფოებს მიენიჭებათ შემდგომი გამონაკლისების ან შემცირებების უზრუნველყოფის ნებართვა;
- (12) კონკურენციის არსებული სახით დამახინჯების აღმოფხვრა შეუძლებელია ერთპიროვნულად გადასახადების ან საწვავის სააქციზო მოსაკრებლების ჰარმონიზების გზით; თუმცა სანამ წარმოდგენილი იქნება ბაჟების ტექნიკურად და ეკონომიკურად კიდევ უფრო ხელსაყრელი ფორმა, აღნიშნული დამახინჯება შესაძლებელია აღმოფხვრას ავტომაგისტრალებით სარგებლობასთან დაკავშირებით ბაჟებისა და/ან გამოყენების გადასახადების შენარჩუნების ან დანერგვის შესაძლებლობით; გარდა ამისა, წევრ სახელმწიფოებს უნდა ჰქონდეთ გადასახადის დაწესების ნებართვა ხიდებით, გვირაბებითა და ულელტეხილებით სარგებლობასთან დაკავშირებით;
- (13) ზოგიერთ ალპურ მარშრუტზე არსებული სპეციფიკური პირობებიდან გამომდინარე, შესაძლებელია მიზანშეწონილი იყოს წევრი სახელმწიფოსთვის არ მიმართოს გამოყენების გადასახადების სისტემას მისი ავტომაგისტრალთა ქსელის კარგად განსაზღვრული მონაკვეთიდან, რათა დაუშვას გადასახადებთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის გამოყენება;
- (14) ბაჟები და სარგებლობის გადასახადები არ უნდა ატარებდეს დისკრიმინაციულ ხასიათს ან ითვალისწინებდეს გადაჭარბებულ ფორმალობას ან უქმნიდეს რაიმე დაბრკოლებას შიდა საზღვრებს; აღნიშნულიდან გამომდინარე მიღებულ უნდა იქნას სათანადო ზომები, რათა შესაძლებელი იყოს ბაჟებისა და სარგებლობის გადასახადების გადახდა ნებისმიერ დროს და სხვადასხვა ანგარიშსწორების მეთოდის მიხედვით;
- (15) სარგებლობის გადასახადების განაკვეთები განისაზღვრება შესაბამისი ინფრასტრუქტურის გამოყენების ხანგრძლივობის მიხედვით და უნდა იყოს სხვადასხვა საგზაო ავტოსატრანსპორტო საშუალებებით გამოწვეულ ხარჯებთან დაკავშირებით;
- (16) სარგებლობის გადასახადების შემცირებული განაკვეთები უნდა დაინერგოს დროებით საბერძნეთში რეგისტრირებული სატრანსპორტო საშუალებებისთვის, მისი გეოპოლიტიკურ მდგომარეობაში არსებული სირთულეებიდან გამომდინარე;
- (17) სარგებლობის გადასახადებისა და ბაჟების ერთგვაროვნად გამოყენების უზრუნველსაყოფად, შემუშავებულ უნდა იქნას გარკვეული წესები მათი გამოყენების მეთოდის განსაზღვრის მიზნით, როგორცაა იმ ინფრასტრუქტურის მახასიათებლები, რომელთა დაკავშირებითაც ხდება მათი გამოყენება, გარკვეული განაკვეთების მაქსიმალური დონეები და სხვა ზოგადი პირობები, რომლებიც საჭიროებს დაკმაყოფილებას; საშუალო შეწონილი ტარიფები უკავშირდება

შესაბამისი ინფრასტრუქტურის ქსელის კონსტრუირების, ოპერირებისა და დანერგვის ხარჯს;

- (18) წევრ სახელმწიფოებს უნდა შეეძლოთ გარემოს დაცვისა და სატრანსპორტო ქსელების, სარგებლობის საფასურებისა თუ ბაჟების მოცულობის პროცენტულად დაბალანსებულ განვითარების ხელშეწყობა იმ პირობით, რომ აღნიშნული თანხის გამოთვლა მოხდება წინამდებარე დირექტივით გათვალისწინებული დებულებების თანახმად;
- (19) აღნიშნული დირექტივის თანხა, რომელიც გამოსახულია იმ წევრი სახელმწიფოების ეროვნულ ვალუტაში, რომელთა ტერიტორიაზეც გამოიყენება ევრო, განისაზღვრა 1999 წლის 1 იანვარს, როდესაც ევროს ღირებულება დადგინდა საბჭოს 1998 წლის 31 დეკემბრის (EC)№2866/98 რეგლამენტის თანახმად ევროსა და ევროს მიმღები წევრი სახელმწიფოების ვალუტებს შორის გადაცვლის განაკვეთების შესახებ¹; მიზანშეწონილია, რომ იმ წევრმა სახელმწიფოებმა, რომელთა ტერიტორიაზეც არ გამოიყენება ევრო, ყოველწლიურად განიხილონ წინამდებარე დირექტივის თანხა ეროვნულ ვალუტაში და, საჭიროების შემთხვევაში, დაარეგულირონ ვალუტის გაცვლის განაკვეთებში არსებული საზღაურები; ეროვნულ ვალუტაში ყოველწლიური დაარეგულირება შესაძლებელია არ იყოს სავალდებულო იმ შემთხვევაში, თუ ახალი სავალუტო გაცვლის კურსის გამოყენებით გამოწვეული ცვლილება წარმოდგენილი იქნება პროცენტული თანაფარდობის გარკვეულ დონეზე დაბლა;
- (20) მოქმედებს ტერიტორიულობის პრინციპი; ორ ან ორზე მეტ წევრ სახელმწიფოს შეუძლია ითანამშრომლოს სარგებლობის საფასურების საერთო სისტემის დანერგვის მიზნით, გარკვეული დამატებითი პირობების დაკმაყოფილების საფუძველზე;
- (21) პროპორციულობის პრინციპის თანახმად, წინამდებარე დირექტივა შემოიფარგლება შეთანხმების მე-5 მუხლის მესამე პუნქტით გათვალისწინებული მიზნების მისაღწევად აუცილებელი მინიმუმით;
- (22) საჭიროების შემთხვევაში, წინამდებარე დირექტივით გათვალისწინებული დებულებების მიმოხილვისა და მათი დაარეგულირების მიზნით უნდა დაწესდეს მკაცრი განრიგი, კიდევ უფრო ტერიტორიული ბაჟების სისტემის დანერგვის მიზნით.

დამატაცივს წინამდებარე დირექტივა:

თავი I

ზოგადი დებულებები

მუხლი 1

წინამდებარე დირექტივა ითვალისწინებს სატრანსპორტო საშუალებებზე დაწესებულ გადასახადებს, ბაჟებსა და სარგებლობის საფასურებს, რომლებიც განისაზღვრება სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით მე-2 მუხლის თანახმად.

¹ ოფიციალური ჟურნალი L 359, 31.12.1998, გვ. 1.

წინამდებარე დირექტივა არავითარ გავლენას არ მოახდენს იმ სატრანსპორტო საშუალებებზე, რომლებიც ახორციელებენ სატრანსპორტო ოპერაციებს წვერი სახელმწიფოების არა-ევროპულ ტერიტორიებზე.

აღნიშნული აგრეთვე არავითარ გავლენას არ ახდენს კანარის კუნძულებზე, სეუტა და მელილაში, აზორის კუნძულებსა თუ მადეირაში რეგისტრირებულ სატრანსპორტო საშუალებებზე და იმ სატრანსპორტო საშუალებებზე, რომლებიც ეწვეიან გადაზიდვებს ექსკლუზიურად აღნიშნულ ტერიტორიებზე ან აღნიშნულ ტერიტორიებს შორის და, შესაბამისად, ესპანეთსა და პორტუგალიაში.

მუხლი 2

წინამდებარე დირექტივის მიზნებისთვის:

- (ა) ► **M1** 'ტრანსევროპული საგზაო ქსელი' ნიშნავს ტრანსევროპული სატრანსპორტო ქსელის განვითარებასთან დაკავშირებით ევროპული გაერთიანების გაიდლაინების შესახებ¹ ევროპარლამენტისა და საბჭოს 1996 წლის 23 ივლისის №1692/96/EC გადაწყვეტილების I დანართის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებულ საგზაო ქსელს, რუქებზე ილუსტრირებული სახით. რუქები მოიცავს საპერაციო ნაწილსა და/ან წინამდებარე გადაწყვეტილების II დანართში გათვალისწინებულ პუნქტებს; ◀

▼ M1

- (აა) 'მშენებლობის თვითღირებულება' ნიშნავს მშენებლობასთან დაკავშირებულ ღირებულებას, რომელიც შესაძლებლობის შემთხვევაში მოიცავს შემდეგის დაფინანსების ხარჯს:
- ახალი ინფრასტრუქტურა ან ახალი ინფრასტრუქტურის დახვეწა (მნიშვნელოვანი სტრუქტურული შეკეთებების ჩათვლით), ან
 - ინფრასტრუქტურა ან ინფრასტრუქტურის დახვეწა (მნიშვნელოვანი სტრუქტურული შეკეთებების ჩათვლით), რომელიც დასრულებულია 2008 წლის 10 ივნისამდე არაუმეტეს 30 წლისა, რა შემთხვევაშიც ტარიფების დარეგულირება უკვე ძალაშია 2008 წლის 10 ივნისს ან რომლებიც დასრულებულია 2008 წლის 10 ივნისის შემდგომ დანერგილი ახალ ტარიფების დარეგულირებამდე არაუმეტეს 30 წლისა; აღნიშნულ დრომდე დასრულებული ინფრასტრუქტურასთან ან ინფრასტრუქტურის განვითარებასთან დაკავშირებული ხარჯი შესაძლებელია აგრეთვე ჩაითვალოს მშენებლობის თვითღირებულებად იმ შემთხვევაში, თუ:
 - (i) წვერ სახელმწიფოს დანერგილი აქვს ბაჟების სისტემა, რომელიც უზრუნველყოფს აღნიშნული ხარჯის ანაზღაურებას ბაჟების სისტემის ოპერატორთან გაფორმებული ხელშეკრულების ან მსგავსი ეფექტის

¹ ოფიციალური ჟურნალი L 228, 9.9.1996, გვ. 1, გადაწყვეტილება, რომელშიც ბოლო ცვლილება განხორციელდა №884/2004/EC გადაწყვეტილებით (ოფიციალური ჟურნალი L 167, 30.4.2004, გვ. 1).

- მქონე სხვა ეკვივალენტური მარეგულირებელი აქტების საშუალებით, რომლებიც ძალაში შევიდა 2008 წლის 10 ივნისამდე; ან
- (ii) წევრ სახელმწიფოს შეუძლია აჩვენოს, რომ შესაბამისი ინფრასტრუქტურის მშენებლობის შემთხვევა დამოკიდებულია მის საპროექტო ვადაზე, რაც აღემატება 30 წელს.
- ნებისმიერ შემთხვევაში, გასათვალისწინებელი სამშენებლო ხარჯის თანაფარდობა არ უნდა აღემატებოდეს ინფრასტრუქტურის კომპონენტების მიმდინარე საანგარიშო საექსპლუატაციო ვადის თანაფარდობას, რომელიც კვლავ მიმდინარეობს 2008 წლის 10 ივნისის მდგომარეობით ან იმ თარიღს, როდესაც განხორციელდა ახალი ტარიფების რეგულირებების დანერგვა, რა შემთხვევაშიც ეს უკანასკნელი წარმოადგენს უფრო გვიან თარიღს.
- ინფრასტრუქტურასთან ან ინფრასტრუქტურის დახვეწასთან დაკავშირებული ხარჯი შესაძლებელია ითვალისწინებდეს ხმაურთან დაკავშირებით უარყოფითი ზემოქმედების შესამცირებლად ან გზის უსაფრთხოების გასაუმჯობესებლად დაპროექტებული ნებისმიერი სახის სპეციფიკურ ხარჯს და ინფრასტრუქტურის ოპერატორის მიერ ფაქტიურად განხორციელებულ გადახდებს, რაც შეესაბამება ობიექტურ გარემოს დაცვის ელემენტებს, როგორცაა დაცვა ნიადაგის დაბინძურებისგან;

- (აბ) ‘დაფინანსების ხარჯი’ ნიშნავს სესხზე დარიცხულ პროცენტს და/ან სარგებელს აქციონერების მიერ განხორციელებული კომბინირებული კაპიტალდაბანდებიდან;
- (აგ) ‘მნიშვნელოვანი სტრუქტურული შეკეთება’ ნიშნავს სტრუქტურულ შეკეთებებს, გარდა იმ შეკეთებებისა, რომელთაც აღარ მოაქვთ რაიმე სარგებელი გზის მომხმარებლებისთვის, მაგალითად, იმ შემთხვევაში, თუ შეკეთება შეიცვალა გზის შემდგომი ხელახალი ასფალტის საფარით ან სხვა სამშენებლო სამუშაოთი;

▼ M3

- (ად) „ავტომაგისტრალი“ ნიშნავს კონკრეტულად ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისთვის დაპროექტებულ და გაყვანილ გზას, რომელიც არ ემსახურება მის მოსაზღვრე მახასიათებლებს და რომელიც:
- (i) წარმოდგენილია, გარდა სპეციალურ პუნქტებისა და დროებითი ხასიათის შემთხვევებისა, ცალკე გზის სავალი ნაწილებით მოძრაობის ორი მიმართულებისთვის, რაც ერთმანეთისგან გამოყოფილი იქნება გამყოფი ზოლით, რომელიც არ არის გათვალისწინებული მოძრაობისთვის ან სხვა საშუალებებით;
- (ii) არ იკვეთება ერთ დონეზე ნებისმიერი გზით, რკინიგზით ან ტრამვაის გზით, ველოსიპიდების ბილიკით ან ფეხით მოსიარულეთა ზოლით; და
- (iii) კონკრეტულად გათვალისწინებულია ავტომაგისტრალის სახით;

- (ბ) 'ტარიფი' ნიშნავს სატრანსპორტო საშუალებასთან დაკავშირებით გადასახდელ თანხას მოცემულ ინფრასტრუქტურაზე გავლილი მანძილისა და სატრანსპორტო საშუალების ტიპის მიხედვით, რაც მოიცავს ინფრასტრუქტურის მოსაკრებელს და/ან გარე საზღაურების მოსაკრებელს;
- (ბა) 'ინფრასტრუქტურის გამოყენების გადასახადი' ნიშნავს ინფრასტრუქტურასთან დაკავშირებით მშენებლობის, ტექნიკური უზრუნველყოფის, ოპერირებისა და განვითარების მიზნით წევრ სახელმწიფოებში გაწეული ხარჯის ასანაზღაურებლად დაკისრებულ მოსაკრებელს;
- (ბბ) 'გარეშე ხარჯის დარიცხვა' ნიშნავს საგზაო მოძრაობის შედეგად გამოწვეულ ჰაერის დაბინძურებასთან და/ან ხმაურით დაბინძურებასთან დაკავშირებით წევრი სახელმწიფოების მიერ გაწეული ხარჯის ასანაზღაურებლად დაკისრებულ მოსაკრებელს;
- (ბგ) 'საგზაო მოძრაობით გამოწვეული ჰაერის დაბინძურების ხარჯი' ნიშნავს გადამუშავებული აირების მყარი ნაწილაკებისა და ოზონის პრეკურსორების გამოთავისუფლებით გამოწვეული ზიანის ხარჯს, როგორცაა აზოტის ჟანგი და აქროლადი ორგანული შენაერთები სატრანსპორტო საშუალების ოპერირების განმავლობაში;
- (ბდ) 'საგზაო მოძრაობით გამოწვეული ხმაურის დაბინძურების ხარჯი' ნიშნავს სატრანსპორტო საშუალებების მიერ გამოყოფილი ან მათ გზის ზედაპირთან ურთიერთქმედების შედეგად წარმოშობილი ხმაურით გამოწვეული ზიანის ხარჯს;
- (ბე) 'ინფრასტრუქტურის შეწონილი საშუალო ტარიფი' ნიშნავს მოცემული პერიოდის განმავლობაში ინფრასტრუქტურის გამოყენების გადასახადის სრულ შემოსავალს, რაც იყოფა სატრანსპორტო საშუალების მიერ გზის შესაბამის მონაკვეთზე გავლილი კილომეტრების რაოდენობაზე აღნიშნული პერიოდის განმავლობაში მოქმედი მოსაკრებლის საფუძველზე;
- (ბვ) 'შეწონილი საშუალო გარეშე ხარჯის დარიცხვა' ნიშნავს მოცემული პერიოდის განმავლობაში გარეშე ხარჯის დარიცხვის სრულ შემოსავალს, რაც იყოფა სატრანსპორტო საშუალების მიერ გზის შესაბამის მონაკვეთზე გავლილი კილომეტრების რაოდენობაზე აღნიშნული პერიოდის განმავლობაში მოქმედი მოსაკრებლის საფუძველზე;

▼ M1

- (გ) „მომხმარებლის გადასახადი“ ნიშნავს ანგარიშსწორების განსაზღვრულ თანხას, რომლის საფუძველზეც ხდება სატრანსპორტო საშუალებით სარგებლობის უფლების მინიჭება მოცემული პერიოდის განმავლობაში 7(1) პუნქტით გათვალისწინებული ინფრასტრუქტურის გამოყენების მიზნით;

▼ M3

- (დ) 'სატრანსპორტო საშუალება' ნიშნავს ძრავიან სატრანსპორტო საშუალებას ან შესახსრული სატრანსპორტო საშუალებების კომბინაციას, რომელიც გათვალისწინებულია ან გამოიყენება ტვირთის საგზაო გადაზიდვებისთვის ან გააჩნია 3,5 ტონაზე მეტი ნებადართული მაქსიმალური დატვირთვის წონა;

▼ M1

- (ე) 'EURO 0', 'EURO I', 'EURO II', 'EURO III', 'EURO IV', 'EURO V', 'EEV' კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებები ნიშნავს იმ სატრანსპორტო საშუალებებს, რომლებიც აკმაყოფილებს 0 დანართით გათვალისწინებული გამონაბოლქვის ლიმიტებს;
- (ვ) 'სატრანსპორტო საშუალების ტიპი' ნიშნავს კატეგორიას, რომელშიც წარმოდგენილია ესა თუ ის სატრანსპორტო საშუალება, მისი ღერძების რაოდენობის, ზომისა თუ წონის მიხედვით ან სატრანსპორტო საშუალების სხვა კლასიფიკაციის ფაქტორებს, რომლებიც ასახავს საგზაო დაზიანებებს, მაგალითად, IV დანართით გათვალისწინებული საგზაო დაზიანების კლასიფიცირების სისტემა იმ პირობით, რომ გამოყენებული კლასიფიცირების სისტემა დაფუძნებულია სატრანსპორტო საშუალების მახასიათებლებზე, რომლებიც წარმოდგენილია ყოველ წევრ სახელმწიფოში გამოყენებული სატრანსპორტო საშუალების დოკუმენტაციაში ან ვიზუალურად არის თვალსაჩინო;
- (ზ) 'დათმობის ხელშეკრულება' ნიშნავს 'საზოგადოებრივი სამუშაოების დათმობას' ან 'მომსახურების დათმობას', რაც განისაზღვრება საზოგადოებრივი სამუშაოების, საზოგადოებრივი მიწოდებებისა და საზოგადოებრივი მომსახურებების შესახებ ხელშეკრულების გაფორმების პროცედურების კოორდინირების შესახებ ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2004 წლის 31 მარტის 2004/18/EC დირექტივის პირველი მუხლის თანახმად¹;
- (თ) 'დათმობის ტარიფი' ნიშნავს კონცესიონერის მიერ დათმობის ხელშეკრულების თანახმად დაკისრებულ ბაჟს.

▼ B

თავი II

სატრანსპორტო საშუალებების დაბეგვრა

მუხლი 3

- წინამდებარე მუხლით გათვალისწინებული სატრანსპორტო საშუალების გადასახადები წარმოდგენილია შემდეგი სახით:
 - ბელგია:
taxe de circulation sur les véhicules automobiles/ verkeersbelasting op de autovoertuigen,

¹ ოფიციალური ჟურნალი L 134, 30.4.2004, გვ. 114, დირექტივაში ბოლო ცვლილება განხორციელდა კომისიის (EC) № 2083/2005 რეგლამენტის თანახმად (ოფიციალური ჟურნალი L 333, 20.12.2005, გვ. 28).

▼ M2

- *ბულგარეთი:*
данък върху превозните средства,

▼ A1

- *ჩეხეთის რესპუბლიკა:*
silniční daň,

▼ B

- *დანია:*
vaegtafgift of motorkeretrajer m.v.,
- *გერმანია:*
Kraftfahrzeugsteuer,

▼ A1

- *ესტონეთი:*
raskeveokimaks,

▼ B

- *საბერძნეთი:*
Τέλη κυκλοφορίας,
- *ესპანეთი:*
 - (ა) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica;
 - (ბ) impuesto sobre actividades económicas (ერთპიროვნულად ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე დაწესებულ ბაჟებთან დაკავშირებით),
- *საფრანგეთი:*
 - (ა) taxe spéciale sur certains véhicules routiers;
 - (ბ) taxe différentielle sur les véhicules a moteur,
- *ირლანდია:*
vehicle excise duty,
- *იტალია:*
 - (ა) tassa automobilistica;
 - (ბ) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica,

▼ A1

- *კვიპროსი:*
Τέλη Κυκλοφορίας Οχημάτων,
- *ლატვია:*
transportlīdzekļa ikgadējā nodeva,
- *ლიტვა:*
 - (ა) Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojo mokestis;
 - (ბ) Mokestis už Lietuvoje įregistruotas krovinines transporto priemones,

▼ B

- *ლოუქსემბურგი:*
taxe sur les véhicules automoteurs,

▼ A1

- უნგრეთი:
gépjárműadó,
- მალტა:
licenzja tat-triq/road licence fee,

▼ **B**

- ნიდერლანდები
motorrijtuigenbelasting,
- ავსტრია:
Kraftfahrzeugsteuer,

▼ **A1**

- პოლონეთი:
podatek od środków transportowych,

▼ **B**

- პორტუგალია:
(ა) imposto de camionagem;
(ბ) imposto de circulação,

▼ **M2**

- რუმინეთი:
Taxa asupra mijloacelor de transport,

▼ **A1**

- სლოვენია:
letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila,
- სლოვაკეთი:
cestná daň,

▼ **B**

- ფინეთი:
varsinainen ajoneuvovero/egentlig fordonsskatt,
- შვედეთი:
fordonsskatt,
- დიდი ბრიტანეთის გაერთიანებული სამეფო
(ა) vehicle excise duty
(ბ) motor vehicles licence.

2. წევრმა სახელმწიფოებმა, რომლებიც შეცვლიან პირველი პუნქტით გათვალისწინებულ ნებისმიერ გადასახადს იგივე სახის სხვა გადასახადით, უნდა შეატყობინონ კომისიას აღნიშნულთან დაკავშირებით, რომელიც, თავის მხრივ, უზრუნველყოფს აუცილებელი ცვლილებების განხორციელებას.

მუხლი 4

მე-3 მუხლით გათვალისწინებული მოსაკრებლების დაკისრებისა და შეგროვების პროცედურებს განსაზღვრავს ყოველი წევრი სახელმწიფო.

მუხლი 5

წევრ სახელმწიფოებში რეგისტრირებულ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით, მე-3 მუხლით გათვალისწინებული გადასახადები დაეკისრება ერთპიროვნულად მარეგისტრირებულ წევრ სახელმწიფოს.

მუხლი 6

1. მიუხედავად მე-3 მუხლით გათვალისწინებული გადასახადების სტრუქტურისა, წევრი სახელმწიფოები განსაზღვრავენ განაკვეთებს, რათა უზრუნველყონ, რომ I დანართით გათვალისწინებული ყოველი კატეგორიის ან ქვეკატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებასთან დაკავშირებით განსაზღვრული საგადასახადო განაკვეთი შეესაბამებოდეს აღნიშნულ დანართში მითითებულ მინიმუმს.

წინამდებარე დირექტივის კანონიერ ძალაში შესვლიდან ორი წლის ამოწურვამდე, საბერძნეთი, იტალია პორტუგალია და ესპანეთი უფლებამოსილნი იქნებიან ისარგებლონ I დანართში გათვალისწინებული მინიმუმზე დაბალი, თუმცა არანაკლებ 65%-ით ნაკლები განაკვეთებით.

2. წევრი სახელმწიფოები მიმართავენ შემცირებულ განაკვეთებს ან უზრუნველყოფენ გადასახადებისგან გათავისუფლებას:

(ა) იმ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით, რომლებიც გამოიყენება ეროვნული ან სამოქალაქო თავდაცვის მიზნებისთვის, სახანძრო ან სხვა გადაუდებელი დახმარების სამსახურებისა და პოლიციის მიერ, ასევე გზების შეკეთებისთვის გამოყენებული სატრანსპორტო საშუალებების მიერ;

(ბ) იმ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით, რომლებიც მხოლოდ პერიოდულად გადაადგილდება მარეგისტრირებელი წევრი სახელმწიფოების საზოგადოებრივ გზებზე და გამოიყენება ფიზიკური ან იურიდიული პირების მიერ, რომელთა საქმიანობის ძირითად სფეროსაც არ წარმოადგენს ტვირთების გადაზიდვა იმ პირობით, რომ აღნიშნული სატრანსპორტო საშუალებების მიერ განხორციელებული სატრანსპორტო ოპერაციები არ გამოიწვევს კონკურენციის დამახინჯებას და ექვემდებარება კომისიის შეთანხმებას.

3. (ა) ევროსაბჭოს, რომელიც მოქმედებს ერთპიროვნულად კომისიის მიერ წარმოდგენილი წინადადების საფუძველზე, შეუძლია მიანიჭოს უფლებამოსილება წევრ სახელმწიფოს, რათა მან უზრუნველყოს გადასახადებისგან შემდგომი გათავისუფლება ან გადასახადების შემცირება სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით სოციო-ეკონომიკური ხასიათის ან აღნიშნული სახელმწიფოს ინფრასტრუქტურასთან დაკავშირებული სპეციფიკური პოლიტიკის საფუძველზე. აღნიშნული გათავისუფლება ან შემცირება შესაძლებელია გამოყენებულ იქნას იმ წევრ სახელმწიფოში რეგისტრირებულ სატრანსპორტო საშუალებებთან

დაკავშირებით, რომელიც ახორციელებს სატრანსპორტო ოპერაციებს ექსკლუზიურად მისი ტერიტორიის კარგად განსაზღვრული ნაწილის ფარგლებში.

- (ბ) ნებისმიერმა წევრმა სახელმწიფომ, რომელსაც სურს გადასახადისგან აღნიშნული სახის გათავისუფლების ან შემცირების უზრუნველყოფა, უნდა შეატყობინოს კომისიას აღნიშნულის შესახებ და აგრეთვე გადაუგზავნოს ყოველგვარი აუცილებელი ინფორმაცია. კომისია აგრეთვე შეატყობინებს სხვა წევრ სახელმწიფოებს ერთი თვის განმავლობაში შემოთავაზებული გამონაკლისებისა და გათავისუფლების შესახებ.

ჩაითვლება, რომ ევროსაბჭოს გააჩნია უფლებამოსილება შემოთავაზებული გადასახადებისგან გათავისუფლებასა თუ შემცირებასთან დაკავშირებით იმ შემთხვევაში, თუ პირველი ქვეპუნქტის თანახმად სხვა წევრი სახელმწიფოების მიმართ ინფორმაციის მიწოდების თარიღიდან ორი თვის განმავლობაში, არც კომისია და არც რომელიმე წევრი სახელმწიფო არ მოითხოვს საკითხის განხილვას ევროსაბჭოს მიერ.

4. პირველი პუნქტის მეორე ქვეპუნქტითა და წინამდებარე მუხლის მე-2 და მე-3 პუნქტებით, ასევე წევრ სახელმწიფოებს შორის ტვირთების კომბინირებული გადაზიდვების გარკვეულ ტიპებთან დაკავშირებით საერთო წესების განსაზღვრის შესახებ¹ საბჭოს 1992 წლის 7 დეკემბრის 92/106/EEC დირექტივის მე-6 მუხლით გათვალისწინებული პირობების დარღვევის გარეშე, წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ არ დაუშვან მე-3 მუხლით გათვალისწინებული გადასახადებისგან გათავისუფლება ან შემცირება, რაც უზრუნველყოფს დასაბეგრი გადასახადის შემცირებას წინამდებარე მუხლის I პუნქტით გათვალისწინებულ მინიმუმზე ნაკლებად.

თავი III

ტარიფები და სარგებლობის საფასურები

▼ M3

მუხლი 7

1. მე-9 მუხლის 1ა პუნქტით გათვალისწინებული პირობების დარღვევის გარეშე, წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ განსაზღვრონ ან დააწესონ ტარიფები და/ან სარგებლობის საფასურები ტრანსევროპულ საგზაო ქსელზე ან აღნიშნული ქსელის გარკვეულ მონაკვეთზე, ასევე იმ მაგისტრალზე არსებული მათი ქსელის ნებისმიერ სხვა მონაკვეთზე, რომლებიც არ წარმოადგენს ტრანსევროპული საგზაო ქსელის შემადგენელ ნაწილს წინამდებარე მუხლის მე-2, მე-3, მე-4 და მე-5 პუნქტებითა და 7ა - 7ლ მუხლებით გათვალისწინებული პირობების თანახმად. აღნიშნული წარმოადგენს წევრი სახელმწიფოების

¹ ოფიციალური ჟურნალი L 368, 17.12.1992, გვ. 38.

უფლებას, ევროკავშირის ფუნქციონირების შესახებ ხელშეკრულების თანახმად, ისარგებლონ ტარიფებითა და სარგებლობის საფასურებით სხვა გზებზე იმ პირობით, რომ აღნიშნულ გზებზე ტარიფების და/ან სარგებლობის საფასურების განსაზღვრა არ მოახდენს დისკრიმინაციას საერთაშორისო მოძრაობის მიმართ და არ გამოიწვევს ოპერატორებს შორის კონკურენციის დამახინჯებას.

2. წევრი სახელმწიფოები არ განსაზღვრავენ არც ბაჟებსა და არც სარგებლობის საფასურებს სატრანსპორტო საშუალების ნებისმიერ მოცემულ კატეგორიასთან დაკავშირებით გზის ერთი მონაკვეთის გამოყენების მიზნით. თუმცა, წევრ სახელმწიფოს, რომელიც განსაზღვრავს სარგებლობის საფასურს მის ქსელთან დაკავშირებით, შეუძლია აგრეთვე დააწესოს ტარიფები ხიდებთან, გვირაბებთან და უღელტეხილებთან დაკავშირებით.
3. ტარიფებისა და სარგებლობის საფასურების დისკრიმინაცია დაუშვებელია პირდაპირი ან არაპირდაპირი სახით, გადამზიდვის ეროვნების, გადამზიდვის დამფუძნებელი ან სატრანსპორტო საშუალების მარეგისტრირებელი წევრი სახელმწიფოს ან მესამე ქვეყნის, ანდა გადაზიდვების დანიშნულების ადგილის მიხედვით.
4. წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ უზრუნველყონ ტარიფების ან სარგებლობის საფასურის შემცირებულ განაკვეთებთან ან ვალდებულებებთან გათავისუფლებასთან დაკავშირებით, ტარიფების ან სარგებლობის საფასურის გადახდა იმ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით, რომლებიც გათავისუფლებულია საგზაო ტრანსპორტად აღრიცხვის შესახებ¹ საბჭოს (EEC) № 3821/85 რეგლამენტის თანახმად საკონტროლო მოწყობილობის დამონტაჟებისა და გამოყენების მოთხოვნისგან და წინამდებარე დირექტივის 6(2)(ა) და (ბ) მუხლით გათვალისწინებული პირობების მოქმედების შემთხვევაში.
5. წევრ სახელმწიფოს შეუძლია აირჩიოს ტარიფებისა და/ან სარგებლობის საფასურების გამოყენება მხოლოდ იმ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით, რომელთა ნებადართული მაქსიმალური დატვირთვის მასა არანაკლებ 12 ტონაა თუ მას მიაჩნია, რომ სატრანსპორტო საშუალების მასის ზრდა 12 ტონაზე ნაკლებად,
 - (ა) წარმოშობს მნიშვნელოვან არახელსაყრელ ეფექტებს თავისუფალ მოძრაობასთან, გარემოსთან, ხმაურის დონესთან, საგზაო საცობებთან, ჯანმრთელობასთან ან საგზაო უსაფრთხოებასთან დაკავშირებით შემოვლთი მოძრაობის მიზეზით;
 - (ბ) წარმოშობს დამატებითი შემოსავლის 30%-ზე მაღალ ადმინისტრაციულ საფასურებს, რომლებიც შესაძლებელია გენერირებული იქნას აღნიშნული ზონის გაზრდის მიზეზით.

¹ ოფიციალური ჟურნალი L 370, 31.12.1985, გვ. 8.

წევრი სახელმწიფოები, რომლებიც აირჩევენ ტარიფების და/ან სარგებლობის საფასურების გამოყენებას მხოლოდ იმ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით, რომელთა ნებადართული მაქსიმალური დატვირთვის წონა არ აღემატება 12 ტონას, უნდა მაიწოდონ ინფორმაცია კომისიას მათი გადაწყვეტილებისა და აღნიშნული გადაწყვეტილების მიღების მიზეზების შესახებ.

მუხლი 7ა

1. სარგებლობის საფასური უნდა იყოს ინფრასტრუქტურის გამოყენების ხანგრძლივობის პროპორციული, არ უნდა აღემატებოდეს II დანართით გათვალისწინებულ მნიშვნელობებს და ძალაში უნდა იყოს დღის, კვირის, თვის ან წლის განმავლობაში. ყოველთვიური განაკვეთი არ უნდა აღემატებოდეს წლიურ განაკვეთს 10%-ზე მეტად, ყოველკვირეული განაკვეთი არ უნდა აღემატებოდეს წლიურ განაკვეთს 5%-ზე მეტად, ხოლო დღიური განაკვეთი არ უნდა აღემატებოდეს წლიურ განაკვეთს 2%-ზე მეტად.

წევრ სახელმწიფოს შეუძლია მიმართოს მხოლოდ წლიური განაკვეთების გამოყენებას აღნიშნულ წევრ სახელმწიფოში დარეგისტრირებულ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით.

2. წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა განსაზღვრონ სარგებლობის საფასურები, ადმინისტრაციული ხარჯის ჩათვლით ყოველგვარი კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებების მიმართ იმ დონეზე, რაც არ აღემატება II დანართით გათვალისწინებულ მაქსიმალურ განაკვეთებს.

მუხლი 7ბ

1. ინფრასტრუქტურის გამოყენების გადასახადი განისაზღვრება ინფრასტრუქტურასთან დაკავშირებული ხარჯის ანაზღაურების პრინციპით. ინფრასტრუქტურის შეწონილი საშუალო ხარჯი უნდა დაუკავშირდეს სამშენებლო ხარჯს და შესაბამისი ინფრასტრუქტურის ქსელის ოპერირების, ტექნიკური უზრუნველყოფისა და სრულყოფის ხარჯს. ინფრასტრუქტურის შეწონილი საშუალო ხარჯი აგრეთვე უნდა ითვალისწინებდეს კაპიტალის შემოსავლიანობას და/ან სარგებლის მოცულობას საბაზრო პირობების საფუძველზე.
2. გათვალისწინებული ხარჯი უნდა მოიცავდეს ქსელს ან ქსელის ნაწილს, რომელზეც დარიცხულია ინფრასტრუქტურის საფასური ან მათზე დაქვემდებარებულ სატრანსპორტო საშუალებებს.

მუხლი 7გ

1. გარეშე ხარჯის დარიცხვა შესაძლებელია უკავშირდებოდეს საგზაო მოძრაობის შედეგად ჰაერის დაბინძურების ხარჯს. საგზაო მონაკვეთების გადაკვეთის არეალში, სადაც მოსახლეობა ცხოვრობს საგზაო მოძრაობით გამოწვეული ხმაურით დაბინძურებულ გარემოში, გარეშე ხარჯის დარიცხვა შესაძლებელია ითვალისწინებდეს მოძრაობით გამოწვეული ხმაურით დაბინძურების ხარჯს.

გარეშე მოსაკრებლები შესაძლებელია განსხვავდებოდეს და განისაზღვროს IIIა დანართით გათვალისწინებული მინიმალური მოთხოვნებისა და მეთოდების შესაბამისად და IIIბ დანართით წარმოდგენილ მაქსიმალურ მნიშვნელობებთან დაკავშირებით.

2. გათვალისწინებული ხარჯი უნდა მოიცავდეს ქსელს ან ქსელის ნაწილს, რომელზეც ხდება გარეშე ხარჯის დარიცხვა ან მათზე დაქვემდებარებულ სატრანსპორტო საშუალებებს. წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ აირჩიონ აღნიშნული ხარჯის მხოლოდ პროცენტული ანაზღაურება.
3. მოძრაობის შედეგად ჰაერის დაბინძურებასთან დაკავშირებული გარეშე ხარჯის დარიცხვა არ გამოიყენება იმ სატრანსპორტო საშუალებების მიმართ, რომლებიც შეესაბამება EURO გამონაბოლქვებთან დაკავშირებით მოქმედ ყველაზე მკაცრ სტანდარტებს, აღნიშნული სტანდარტებით გათვალისწინებულ წესებში მოყვანილი გამოყენების თარიღიდან ოთხწლიანი პერიოდის გასვლამდე.
4. გარეშე ხარჯის დარიცხვის მოცულობას განსაზღვრავს შესაბამისი წევრი სახელმწიფო. იმ შემთხვევაში, თუ წევრი სახელმწიფო დანიშნავს შესაბამის ორგანოს აღნიშნული მიზნით, ეს ორგანო იქნება სამართლებრივად და ფინანსურად დამოუკიდებელი საფასურების სრულად ან ნაწილობრივ შეგროვებაზე პასუხისმგებელი უწყებისგან.

მუხლი 7დ

EURO გამონაბოლქვთან დაკავშირებით სამომავლო და კიდევ უფრო მკაცრი სტანდარტების დამტკიცებიდან ერთი წლის განმავლობაში ევროპარლამენტსა და საბჭოს, ჩვეულებრივი საკანონმდებლო პროცედურის თანახმად, შეუძლია განსაზღვროს IIIბ დანართში გათვალისწინებული შესაბამისი მაქსიმალური მნიშვნელობები.

მუხლი 7ე

1. წევრი სახელმწიფოები დაიანგარიშებენ ინფრასტრუქტურის გამოყენების გადასახადის მაქსიმალური მოცულობას III დანართში გათვალისწინებული ძირითადი გამოთვლის პრინციპებზე დაფუძნებული მეთოდის თანახმად.

2. დათმობის ტარიფის შემთხვევაში, ინფრასტრუქტურის გამოყენების საფასურის მაქსიმალური დონე უნდა წარმოადგენდეს იმ დონის ეკვივალენტურს ან ნაკლებს, რომელიც წარმოიშვება III დანართში გათვალისწინებული ძირითადი გამოთვლის პრინციპებზე დაფუძნებული მეთოდიკის გამოყენების შედეგად. აღნიშნული ეკვივალენტურობის შეფასება უნდა განხორციელდეს დათმობის ხელშეკრულების არსის შესაბამისი გრძელვადიანი საწყისი პერიოდის საფუძველზე.
3. ტარიფების განსაზღვრის რეგულირება, რომლებიც უკვე წარმოდგენილი იქნა 2008 წლის 10 ივნისს ან რომლებთან დაკავშირებითაც ჩატარდა ტენდერები ან მიღებული იქნა პასუხი მოლაპარაკებების წარმოებასთან დაკავშირებულ მოწვევაზე საჯარო შესყიდვის გზით 2008 წლის 10 ივნისამდე, არ დაექვემდებარება პირველი და მე-2 პუნქტით გათვალისწინებულ ვალდებულებებს, სანამ აღნიშნული რეგულირებები რჩება კანონიერ ძალაში და იმ პირობით, თუ მათში არ განხორციელდება მნიშვნელოვანი ცვლილებები.

მუხლი 7ვ

1. მთიან რეგიონებში ინფრასტრუქტურასთან დაკავშირებით არსებულ გამონაკლის შემთხვევებსა და კომისიის ინფორმირების შემდგომ, გზის კონკრეტულ მონაკვეთზე მოქმედ ინფრასტრუქტურის გამოყენების გადასახადს შესაძლებელია დაემატოს დამატებითი საზღაური, რაც ექვემდებარება დიდ საცობებსა თუ სატრანსპორტო საშუალების იმ სახით გამოყენებას, რაც მნიშვნელოვან ზიანს მიაყენებს გარემოს იმ პირობით, რომ:
 - (ა) დამატებითი საზღაურით მიღებული შემოსავალი ინვესტირდება ტრანსევროპული სატრანსპორტო ქსელის განვითარებასთან დაკავშირებით ევროკავშირის გაიდლაინების შესახებ¹ ევროპარლამენტის და საბჭოს 2010 წლის 7 ივლისის №661/2010/EU გადაწყვეტილების III დანართში განსაზღვრული ევროპის ინტერესებიდან გამომდინარე პრიორიტეტული პროექტების მშენებლობაში, რაც პირდაპირ შეუწყობს ხელს საცობების ან გარემოს მიმართ მიყენებული ზიანის აღმოფხვრას და რომლებიც წარმოდგენილი იქნება იგივე დერეფანში, სადაც წარმოდგენილია აღნიშნული საგზაო მონაკვეთი, რომელთან დაკავშირებითაც განისაზღვრება დამატებითი საზღაური.
 - (ბ) დამატებითი საზღაური არ უნდა აღემატებოდეს ინფრასტრუქტურის საშუალო შეწონილი ტარიფების 15%-ს, რომელიც გამოითვლება 7(ბ)1 და 7ე მუხლების შესაბამისად, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც მიღებული შემოსავალი ინვესტირდება ევროპის ინტერესებში შემავალი პრიორიტეტული ჯგუფების ტრანსსაზღვრო მონაკვეთებში, მთიან

¹ ოფიციალური ჟურნალი L 204, 5.8.2010, გვ. 1.

რეგიონებში არსებული ინფრასტრუქტურის ჩათვლით, რა შემთხვევაშიც დამატებითა საზღაურმა არ უნდა გადააჭარბოს 25%-ს;

- (გ) დამატებითი საზღაურის გამოყენება არ გამოიწვევს კომერციული მოძრაობის უსამართლოდ რეგულირებას გზის სხვა მომხმარებლებთან შედარებით;
- (დ) დამატებითი საზღაურის მოქმედების ზუსტი ადგილ-მდებარეობის აღწერილობა და (ა) პუნქტით გათვალისწინებული პრიორიტეტული პროექტების მშენებლობის დაფინანსების შესახებ გადაწყვეტილების მტკიცებულება წარედგინება კომისიას დამატებითი საზღაურით სარგებლობამდე; და
- (ე) პერიოდი, რომლის განმავლობაშიც მოქმედებს დამატებითი საზღაური, განისაზღვრება და შეიზღუდება წინასწარ და შეესაბამება, სავარაუდო შემოსავლის პირობებ, ფინანსურ გეგმებსა და ეკონომიური ხარჯვის ანალიზს დამატებითი საზღაურის შედეგად მიღებული შემოსავლების თანადაფინანსებულ პროექტებთან დაკავშირებით.

პირველი ქვეპუნქტი გამოიყენება ახალ ტრანსსაზღვრო პროექტებთან დაკავშირებით, რომლებიც ექვემდებარება პროექტში ჩართული ყოველი წევრი სახელმწიფოს შეთანხმებას.

2. დამატებითი საზღაური შესაძლებელია გამოყენებული იქნას ინფრასტრუქტურის გამოყენების გადასახადთან დაკავშირებით, რომელიც განსხვავდება 7ზ მუხლის თანახმად.
3. იმ წევრი სახელმწიფოებისგან, რომელთაც სურთ დამატებითი საზღაურებით სარგებლობა, აუცილებელი ინფორმაციის მიღების შემდგომ, კომისია აღნიშნულ ინფორმაციას წარუდგენს 9გ მუხლით გათვალისწინებული კომიტეტის წევრებს. იმ შემთხვევაში, თუ კომიტეტი მიიჩნევს, რომ გეგმიური დამატებითი საზღაური არ აკმაყოფილებს პირველი პუნქტით გათვალისწინებულ პირობებს ან თუ ჩათვლის, რომ გეგმიური დამატებითი საზღაური მნიშვნელოვან უარყოფით გავლენას იქონიებს პერიფერიული რეგიონების ეკონომიკურ განვითარებაზე, მას შეუძლია უარყოს ან მოითხოვოს ცვლილებების განხორციელება შესაბამისი წევრი სახელმწიფოს მიერ წარმოდგენილი საზღაურების გეგმებთან დაკავშირებით. აღნიშნული შემსრულებელი აქტები დამტკიცდება 9გ(2) მუხლით გათვალისწინებული საკონსულტაციო პროცედურის შესაბამისად.
4. გზის იმ მონაკვეთებზე, რომელზეც დაკმაყოფილდება პირველი პუნქტით გათვალისწინებული დამატებითი საზღაურის გამოყენების კრიტერიუმები, წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ არ მოახდინონ გარეშე ხარჯის დარიცხვა, თუ დამატებითი საზღაურით სარგებლობას არ ექნება ადგილი.
5. დამატებითი საზღაურის თანხა გამოიქვითება 7გ მუხლის შესაბამისად დაანგარიშებული გარეშე მოსაკრებლის დასარიცხი თანხიდან, გარდა EURO გამონაბოქლვის 0, I და II კლასებით გათვალისწინებული სატრანსპორტო

საშუალებებისა 2011 წლის 15 ოქტომბრიდან და III კლასით გათვალისწინებული სატრანსპორტო საშუალებებისა 2015 წლიდან. დამატებითი საზღაურისა და გარეშე ხარჯის დარიცხვის ერთდროული გამოყენებით მიღებული ყოველგვარი შემოსავალი დაბანდდება ევროპარლამენტის და საბჭოს 2010 წლის 7 ივლისის №661/2010/EU გადაწყვეტილების III დანართში წარმოდგენილი, ევროპის ინტერესებიდან გამომდინარე პრიორიტეტული პროექტების განხორციელებაში.

მუხლი 7ზ

1. წევრი სახელმწიფოები მოახდენენ ინფრასტრუქტურის გამოყენების გადასახადის დიფერენცირებას სატრანსპორტო საშუალებების EURO გამონაბოლქვის კლასის მიხედვით ისე, რომ ინფრასტრუქტურის გამოყენების არავითარი გადასახადი არ აღემატებოდეს იგივე გადასახადის 100%-ს იმ ეკვივალენტურ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით, რომლებიც აკმაყოფილებენ გამონაბოლქვთან დაკავშირებით მოქმედ უმკაცრეს სტანდარტებს. წარმოდგენილი დათმობის ხელშეკრულებები გამოირიცხება აღნიშნული მოთხოვნიდან ხელშეკრულების განახლებამდე.

მიუხედავად აღნიშნულისა, წევრ სახელმწიფოს შეუძლია არ შეასრულოს ინფრასტრუქტურის გამოყენების გადასახადის შეცვლის მოთხოვნა იმ შემთხვევაში, თუ:

- (i) აღნიშნული სერიოზულ საფრთხეს შეუქმნის მის ტერიტორიაზე მოქმედ ტარიფების სისტემას;
- (ii) ტექნიკური თვალსაზრისით არ იქნება პრაქტიკული აღნიშნული დიფერენცირების წარდგენა შესაბამის საბაჟო სისტემაში;
- (iii) აღნიშნული გამოიწვევს ყველაზე დამაბინძურებელი სატრანსპორტო საშუალებების უარყოფას, რომლებიც ახდენს საგზაო უსაფრთხოებასა და საზოგადოების ჯანმრთელობაზე უარყოფით გავლენას;
- (iv) ტარიფში შედის გარეშე ხარჯის დარიცხვა.

ინფორმაცია ნებისმიერი ამგვარი გადახვევის ან გამონაკლისის შესახებ უნდა ეცნობოს კომისიას.

2. თუ შემოწმების შემთხვევაში, მძღოლს ან გადამზიდავს არ შეეძლება წარმოადგინოს სატრანსპორტო საშუალების დოკუმენტები, რაც აუცილებელია სატრანსპორტო საშუალებების EURO გამონაბოლქვის კლასის განსაზღვრისთვის, წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ გამოიყენონ ტარიფები დაბეგვრის უმაღლეს დონემდე.
3. ინფრასტრუქტურის გამოყენების გადასახადი შესაძლებელია ასევე განსხვავდებოდეს საცობების შემცირების, ინფრასტრუქტურის მიმართ მიყენებული ზიანის მინიმუმამდე დაყვანის და საგზაო უსაფრთხოების

ხელშეწყობი ინფრასტრუქტურით სარგებლობის ოპტიმიზების მიზნით იმ პირობით, თუ:

- (ა) ცვლილება იქნება გამჭვირვალე, საჯარო და ერთდროულად ხელმისაწვდომი ყოველი მომხმარებლისთვის;
 - (ბ) ცვლილება გამოიყენება დღის დროის, დღის ტიპისა და სეზონის მიხედვით;
 - (გ) ინფრასტრუქტურის საფასური არ აღემატება 175%-ზე მეტად 7ბ მუხლით გათვალისწინებული ინფრასტრუქტურის შეწონილი საშუალო საფასურის მაქსიმალურ დონეს;
 - (დ) პიკური პერიოდები, რომლის განმავლობაშიც ხდება უმაღლესი ინფრასტრუქტურის გამოყენების გადასახადის დაკისრება საცობის შემცირების მიზნით, არ აღემატება ხუთ საათს დღეში;
 - (ე) ცვლილება ჩამოყალიბებული და გამოყენებულია გამჭვირვალე და შემოსავლების თვალსაზრისით ნეიტრალური სახით გზის იმ მონაკვეთის მიმართ, სადაც წარმოდგენილია საცობი, შემცირებული ტარიფების შეთავაზების გზით არაპიკის საათებში მოძრავი გადამზიდავების მიმართ, ხოლო გაზრდილ ტარიფები - იმ გადამზიდავების მიმართ, რომლებიც გადაადგილდებიან პიკის საათების განმავლობაში გზის იგივე მონაკვეთზე;
 - (ვ) წევრი სახელწიფო, რომელსაც სურს აღნიშნული ცვლილების დანერგვა ან არსებულის შეცვლა, უნდა შეატყობინოს კომისიას აღნიშნულის შესახებ და მიაწოდოს მას პირობების დაკმაყოფილების უზრუნველყოფისთვის აუცილებელი ინფორმაცია. წარმოდგენილი ინფორმაციის საფუძველზე, კომისია გაასაჯაროებს და რეგულარულად განახლებს სიას, რომელშიც მითითებული იქნება პერიოდები და შესაბამისი განაკვეთები, რომლის განმავლობაშიც იმოქმედებს აღნიშნული ცვლილება.
4. პირველ და მე-3 პუნქტებით გათვალისწინებული ცვლილებები არ იქნება წარმოდგენილი დამატებითი საზღაურის შემოსავლების მისაღებად. ნებისმიერი გაუთვალისწინებელი ზრდა შემოსავალში უნდა დაბალანსდეს ცვლილების სტრუქტურაში განხორციელებული მოდიფიკაციებით, რომელიც სისრულეში უნდა იქნას მოყვანილი იმ ფინანსური წლის დასასრულიდან ორი წლის განმავლობაში, როდესაც ადგილი ჰქონდა დამატებითი შემოსავლის მიღებას.

მუხლი 7თ

1. ახალი ინფრასტრუქტურის გამოყენების გადასახადის ტარიფის განსაზღვრის სისრულეში მოყვანამდე მინიმუმ ექვსი თვით ადრე, წევრი სახელმწიფოები გაუგზავნიან კომისიას:
 - (ა) ტარიფების განსაზღვრისთვის, გარდა დათმობის ბაჟებისა:

- ინფრასტრუქტურის გამოყენების სხვადასხვა გადასახადის ელემენტების გამოთვლისას გამოყენებული საცალო ღირებულებასა და სხვა პარამეტრებს, და
 - ტარიფების განსაზღვრით გათვალისწინებულ სატრანსპორტო საშუალებების, ქსელის გეოგრაფიული არეალის ან ქსელის ნაწილის, რომელიც გამოიყენება ყოველი ხარჯის გამოთვლისას, და ასანაზღაურებელი ხარჯის პროცენტული თანაფარდობის შესახებ ზუსტ ინფორმაციას;
- (ბ) ტარიფების განსაზღვრისთვის, გარდა დათმობასთან დაკავშირებული ტარიფებისა:
- დათმობის ხელშეკრულებები ან მნიშვნელოვანი ცვლილება აღნიშნულ ხელშეკრულებებში;
 - საბაზო საქმე, რომლის საფუძველზეც გამცემმა წარმოადგინა დათმობის შესახებ შეტყობინება, საზოგადოებრივი სამუშაოების, საზოგადოებრივი მიწოდებებისა და საზოგადოებრივი მომსახურებების შესახებ ხელშეკრულების გაფორმების პროცედურების კოორდინირებასთან დაკავშირებული ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2004 წლის 31 მარტის 2004/18/EC დირექტივის VII ბ დანართის თანახმად¹; აღნიშნული საბაზო საქმე უნდა ითვალისწინებდეს დათმობის ფარგლებში წარმოდგენილი 7ბ(1) მუხლით განსაზღვრულ ხარჯთაღრიცხვას, გათვალისწინებული ტარიფის დონეებსა და დათმობის ხელშეკრულებაში წარმოდგენილი ქსელის გეოგრაფიულ არეალს.
2. პირველი პუნქტის შესაბამისად ყოველგვარი აუცილებელი ინფორმაციის მიღებიდან ექვსი თვის განმავლობაში, კომისია წარმოადგენს დასკვნას იმასთან დაკავშირებით, შესრულდა თუ არა 7ე მუხლით გათვალისწინებული ვალდებულებები. კომისიის დასკვნების წარდგენა უნდა მოხდეს 9გ მუხლით გათვალისწინებული კომიტეტის მიმართ.
3. ახალ გარეშე ხარჯის დარიცხვასთან დაკავშირებული ტარიფების განსაზღვრამდე, წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა გაუგზავნონ კომისიას:
- (ა) ზუსტი ინფორმაცია, რომელიც განსაზღვრავს გზის იმ მონაკვეთების მდებარეობას, სადაც უნდა დაწესდეს გარეშე ხარჯის დარიცხვა, და რომელშიც აღწერილი იქნება სატრანსპორტო საშუალებების კლასი, გზების ტიპი და ზუსტი დრო, რომლის თანახმადაც მოხდება გარეშე ხარჯის დარიცხვის ვარირება;
 - (ბ) გათვალისწინებული შეწონილი საშუალო გარეშე ხარჯის დარიცხვა და გათვალისწინებული საერთო შემოსავალი;

¹ ოფიციალური ჟურნალი L 134, 30.4.2004, გვ. 114.

- (გ) შესაბამისობის შემთხვევაში, საფასურის განსაზღვრის მიზნით 7გ(4) მუხლის თანახმად შერჩეული ორგანო და მისი წარმომადგენლის სახელი;
 - (დ) პარამეტრები, თარიღი და ინფორმაცია, რაც აუცილებელია იმ ფაქტის საჩვენებლად, თუ როგორ უნდა მოხდეს IIIა დანართით გათვალისწინებული მეთოდის გამოყენება.
4. კომისიამ უნდა მიიღოს გადაწყვეტილება იმასთან დაკავშირებით, დაკმაყოფილდა თუ არა 7ბ, 7გ, 7ლ ან 9(2) მუხლებით გათვალისწინებული ვალდებულებები:
- (ა) მე-3 პუნქტით გათვალისწინებული ფაილის წარდგენიდან ექვს თვეში; ან
 - (ბ) შესაბამისობის შემთხვევაში, კომისიის მიერ მე-3 პუნქტით გათვალისწინებული დამატებითი ინფორმაციის მიღებიდან მომდევნო სამ თვეში.

შესაბამის წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ მოახდინონ გარეშე ხარჯის დარიცხვის ადაპტირება გადაწყვეტილებასთან შესაბამისობის უზრუნველყოფის მიზნით. კომისიის გადაწყვეტილება უნდა მიეწოდოს 9გ მუხლით გათვალისწინებულ კომიტეტს, ეროპარლამენტსა და საბჭოს.

მუხლი 7ი

1. წევრმა სახელმწიფოებმა არ უნდა წარმოადგინონ ტარიფის ელემენტები დისკონტირების ან შემცირების მიზნით ნებისმიერი მომხმარებლის შემთხვევაში აღნიშნულ ტარიფზე გარეშე ხარჯის დარიცხვასთან დაკავშირებით.
2. წევრ სახელმწიფოს შეუძლია წარმოადგინოს დისკონტირების ან შემცირების მიზნით ინფრასტრუქტურის გამოყენების გადასახადი იმ პირობით, თუ:
 - (ა) შედეგად მიღებული განფასების სტრუქტურა იქნება პროპორციული, საჯარო და ხელმისაწვდომი მომხმარებლების მიმართ თანაბრად და არ წარმოშობს მეორე მომხმარებელზე უფრო მაღალი ტარიფის სახით დამატებითი საზღაურის დაკისრებას;
 - (ბ) აღნიშნულ დისკონტირებას ან შემცირებას მივყავრთ ადმინისტრაციული საზღაურების დაზოგვასთან; და
 - (გ) არ აღემატება ეკვივალენტური სატრანსპორტო საშუალების მიერ გადახდილი ინფრასტრუქტურის გამოყენების გადასახადის 13%-ს, რომელიც არ არის წარმოდგენილი დისკონტირების ან შემცირების მიზნით.
3. 7ბ(3)(ბ) და 7ბ(4) მუხლებით გათვალისწინებული პირობების თანახმად, ტარიფების განაკვეთები გამონაკლის შემთხვევებში, განსაკუთრებით №661/2010/EU გადაწყვეტილების III დანართში განსაზღვრული ევროპის ინტერესებში შემავალ კონკრეტულ პროექტებთან დაკავშირებით, შესაძლებელია

დაექვემდებაროს ცვლილების სხვა ფორმებს, რათა უზრუნველყოს ამგვარი პროექტების კომერციული ეფექტურობა, როდესაც ისინი წარმოდგენილნი იქნებიან პირდაპირ კონკურენციულ პირობებში სატრანსპორტო საშუალებების გადაზიდვების სხვა სახეობებთან. აღნიშნულის შედეგად მიღებული დაბეგვრის სტრუქტურა უნდა იყოს სწორხაზოვანი, პროპორციული, საჯარო და თანაბრად ხელმისაწვდომი ყოველი მომხმარებლის მიმართ და არ უნდა გამოიწვიოს დამატებითი ხარჯის წარმოშობა სხვა მომხმარებლებზე უფრო მაღალი ტარიფის ფორმით. კომისია შემოწმებს შესაბამისობას აღნიშნულ პირობებთან შესაბამისი დაბეგვრის სტრუქტურის დანერგვამდე.

მუხლი 7კ

1. ბაჟები და გზით სარგებლობის საფასური უნდა იქნას გამოყენებული, შეგროვდეს და მათი ანგარისწორება დაექვემდებაროს მონიტორინგს იმ სახით, რომ შემდგომისდაგვარად მცირე დაბრკოლება შეექმნას თავსიუფალ საგზაო მოძრაობას და თაბიდან იქნას არიდებული ნებისმიერი სახის სავაკდებულო კონტროლი ან შემოწმებები ევროკავშირის ფარგლებში. აღნიშნულიდან გამომდინარე, წევრი სახელმწიფოები ითანამშრომლებენ დადგენილი მეთოდებით, რათა საშუალება მისცენ გადაზიდვებს გადაიხადონ დაკისრებული ბაჟები და სარგებლობის საფასურები დღეში 24 საათის განმავლობაში, მინიმუმ ძირითად სარეალიზაციო პუნქტებში, ანგარიშსწორების საერთო საშუალების გამოყენებით, იმ წევრი სახელმწიფოების ფარგლებს შიგნით და გარეთ, სადაც ხდება მათი გამოყენება. წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა უზრუნველყონ სათანადო საშუალებები გადახდის პუნქტებში ბაჟებსა და სარგებლობის საფასურებთან დაკავშირებით, რათა შეინარჩუნონ ნორმალური საგზაო უსაფრთხოების სტანდარტები.
2. ტარიფებისა და სარგებლობის გადასახადების შეგროვებასთან დაკავშირებულ ზომებით არ უნდა შეექმნას რაიმე გაუმართლებელი არახელსაყრელი მდგომარეობა, იქნება ეს ფინანსური თუ სხვა სახის, გზის მონაკვეთის არარეგულარულ მომხმარებელს. კერძოდ, იმ შემთხვევაში, თუ წევრი სახელმწიფო ახდენს ბაჟის ან სარგებლობის საფასურის ექსკლუზიურად იმ სისტემის საშუალებით შეგროვებას, რომელიც მოითხოვს სატრანსპორტო საშუალებაში ინტეგრირებული ერთეული გამოყენებას, მან უნდა უზრუნველყოს, რომ შესაბამისი ინტეგრირებული დეტალები, რომლებიც შეესაბამება ევროპულ გაერთიანებაში ელექტრონული საგზაო ტარიფების სისტემის ურთიერთქმედების შესახებ ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2004 წლის 29 აპრილის 2004/52/EC დირექტივით¹ გათვალისწინებულ მოთხოვნებს, შესაძლებელია მიღებულ იქნას ყოველი მომხმარებლის მიერ სათანადო ადმინისტრაციული და ეკონომიკური ზომების ფარგლებში.

¹ ოფიციალური ჟურნალი L 166, 30.4.2004, გვ. 124.

3. იმ შემთხვევაში, თუ წევრი სახელმწიფო განუსაზღვრავს ტრაიფს სატრანსპორტო საშუალებას, ტარიფის ჯამური რაოდენობა, ინფრასტრუქტურის გამოყენების გადასახადის რაოდენობა და/ან გარეშე ხარჯის დარიცხვის რაოდენობა მითითებული უნდა იქნას გადამზიდავის მიერ წარმოდგენილ ქვითარში, შეძლებისდაგვარად, ელექტრონული საშუალებებით.
4. ეკონომიკური თვალსაზრისით განხორციელების შესაძლებლობის შემთხვევაში, წევრი სახელმწიფოები დააწესებენ და აკრებენ გარეშე ხარჯის დარიცხვებს იმ ელექტრონული სისტემის საშუალებით, რომელიც აკმაყოფილებს 2004/52/EC დირექტივის 2(1) მუხლით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს. კომისია ხელს შეუწყობს თანამშრომლობას წევრ სახელმწიფოებს შორის, რაც შესაძლებელია აუცილებელი იყოს ბაჟების ელექტრონული შეგროვების სისტემის ურთიერთქმედების უზრუნველყოფად ევროპის დონეზე.

მუხლი 7ლ

ევროკავშირის ფუნქციონირების შესახებ ხელშეკრულების 107-ე და 108-ე მუხლებით გათვალისწინებული პირობების დარღვევის გარეშე, წინამდებარე დირექტივა არ ახდენს უარყოფით გავლენას იმ წევრი სახელმწიფოების თავისუფლებაზე, რომლებიც ახდენენ ტარიფების და/ან სარგებლობის საფასურების დანერგვას ინფრასტრუქტურის გამოყენების მიზნით, რათა უზრუნველყონ აღნიშნული საფასურების შესაბამისი ანაზღაურება.

▼B

მუხლი 8

1. ორ ან ორზე მეტ წევრ სახელმწიფოს შეუძლია ითანამშრომლოს მათ ტერიტორიაზე მოქმედი სარგებლობის საფასურების საერთო სისტემის დანერგვის საკითხში. მოცემულ შემთხვევაში, აღნიშნულმა წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა უზრუნველყონ, რომ კომისია მჭიდროდ იყოს ჩართული აღნიშნულსა და სისტემის შემდგომ ოპერირებასა და შესაძლო ცვლილებაში.
2. საერთო სისტემა ექვემდებარება შემდეგ პირობებს მე-7 დანართით გათვალისწინებულ პირობებთან ერთად:
 - (ა) საერთო სარგებლობის საფასურის განაკვეთები განისაზღვრება წევრი სახელმწიფოების მიერ იმ დონეებზე, რომლებიც აღემატება 7(7) მუხლით გათვალისწინებულ მაქსიმალურ განაკვეთებს;
 - (ბ) ►**M1** საერთო სარგებლობის საფასურის ანგარიშსწორება უზრუნველყოფს წვდომას ქსელში, რაც განისაზღვრება მონაწილე წევრი სახელმწიფოების მიერ 7(1) მუხლის შესაბამისად; ◀
 - (გ) სხვა წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ შეუერთდნენ საერთო სისტემას;

- (დ) მონაწილე წევრი სახელმწიფოები შეიმუშავებენ შკალას, რომლის მიხედვითაც თითოეულ მათგანი მიიღებს სარგებლობის საფასურებით დარიცხულ შემოსავალში სამართლიან წილს.

▼ M1

მუხლი 8ა

ყოველი წევრი სახელმწიფო გაუწევს მონიტორინგს ტარიფებისა და/ან სარგებლობის საფასურების სისტემას, რათა უზრუნველყოს მისი გამჭვირვალე და არადისკრიმინაციული ფუნქციონირება.

▼ M3

მუხლი 8ბ

1. ორ ან ორზე მეტ წევრ სახელმწიფოს შეუძლია ითანამშრომლოს მათ კომბინირებულ ტერიტორიაზე მოქმედი ტარიფების საერთო სისტემის დანერგვის საკითხში. მოცემულ შემთხვევაში, აღნიშნულმა წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა უზრუნველყონ, კომისიის ინფორმირება აღნიშნული თანამშრომლობისა და სისტემის შემდგომ ოპერირებასა და შესაძლო ცვლილებების შესახებ.

▼ B

თავი IV

დასკვნითი დებულებები

მუხლი 9

1. ► M1 წინამდებარე დირექტივა არ უზრუნველყოფს წევრი სახელმწიფოების მიერ შემდეგი საშუალებებით არა-დისკრიმინაციული სარგებლობის პრევენციას:
 - (ა) სპეციალური გადასახადები და საფასურები:
 - დარიცხული სატრანსპორტო საშუალების რეგისტრაციისთანავე, ან
 - განსაზღვრული სატრანსპორტო საშუალებებზე ან არანორმალური გაბარიტების მქონე ტვირთზე.
 - (ბ) პარკირების საზღაურები და კონკრეტული ურბანული საგზაო მოძრაობის საფასურები. ◀

▼ M3

- 1ა. წინამდებარე დირექტივა არ უზრუნველყოფს წევრი სახელმწიფოების მიერ საგზაო საცობების ან გარემოზე უარყოფით გავლენასთან, მათ შორის ჰაერის ცუდ ხარისხთან ბრძოლის მიზნით საგანგებოდ შეიმუშავებული მარეგულირებელი საფასურების არა-დისკრიმინაციული სარგებლობის პრევენციას ურბანულ არეალებში განთავსებულ ნებისმიერ გზაზე, ურბანული არეალების გადამკვეთი ტრანსპორტული ქსელის გზების ჩათვლით.

2. წევრი სახელმწიფოები განსაზღვრავენ წინამდებარე დირექტივის საფუძველზე გენერირებული შემოსავლების გამოყენებას. სატრანსპორტო ქსელის განვითარების ხელშეწყობის მიზნით, ინფრასტრუქტურის გამოყენებიდან და გარე ხარჯების საფასურებიდან გენერირებული შემოსავალი, ან აღნიშნული შემოსავლის ეკვივალენტური ფინანსური მნიშვნელობა, გამოყენებულ იქნას სატრანსპორტო სექტორის სარგებლისა და სრული სატრანსპორტო სისტემის ოპტიმიზების მიზნით. კერძოდ, გარეშე ხარჯის დარიცხვიდან გენერირებული შემოსავალი ან აღნიშნული შემოსავლის ეკვივალენტური ფინანსური მნიშვნელობა გამოყენებულ უნდა იქნას გადაზიდვების კიდევ უფრო მდგრადობის უზრუნველყოფის მიზნით, რაც ითვალისწინებს შემდეგი ჩამონათვალიდან ერთერთ ან რამდენიმე პირობას:

- (ა) ეფექტური განფასების ხელშეწყობა;
- (ბ) საგზაო გადაზიდვებით გამოწვეული დაბინძურების შემცირება მისი აღმოცენების წყაროშივე;
- (გ) საგზაო გადაზიდვებით გამოწვეული დაბინძურების ეფექტების აღმოფხვრა მისი აღმოცენების წყაროშივე;
- (დ) სატრანსპორტო საშუალებების CO₂ და ენერჯის მოქმედების გაუმჯობესება;
- (ე) ალტერნატიული ინფრასტრუქტურის განვითარება ტრანსპორტის მომხმარებლებისთვის და/ან მიმდინარე სიმძლავრის გაფართოება;
- (ვ) ტრანსევროპული სატრანსპორტო ქსელის ხელშეწყობა;
- (ზ) ლოჯისტიკის ოპტიმიზება;
- (თ) გზების უსაფრთხოების გაუმჯობესება; და
- (ი) უსაფრთხო პარკირების ადგილების უზრუნველყოფა.

წინამდებარე პუნქტი ჩაითვლება მოქმედად წევრ სახელმწიფოებში იმ შემთხვევაში, თუ მათ გააჩნიათ და ახორციელებენ ფისკალური და ფინანსური მხარდაჭერის პოლიტიკას, რომელიც იყენებს ტრანსევროპული ქსელის ფინანსურ მხარდაჭერას და რომელსაც გააჩნია ინფრასტრუქტურიდან და გარეშე ხარჯის დარიცხვიდან გენერირებული შემოსავლის მინიმუმ 15%-ის ეკვივალენტური მნიშვნელობა ყოველ წევრ სახელმწიფოში.

▼ M1

მუხლი 9ა

წევრი სახელმწიფოები დააწესებენ შესაბამის კონტროლს და განსაზღვრავენ იმ ჯარიმების სისტემას, რომელიც გამოიყენება წინამდებარე დირექტივით დამტკიცებული ეროვნული დებულებების დარღვევის შემთხვევაში. მათ უნდა მიმართონ ყოველგვარ აუცილებელ ზომას, რათა უზრუნველყონ მათი სისრულეში მოყვანა. დადგენილი ჯარიმები იქნება ეფექტური, პროპორციული და დამარწმუნებელი.

▼ M3

მუხლი 9ბ

კომისია ხელს შეუწყობს დიალოგს და უზრუნველყოფს ტექნიკური ნოუ-ჰაუს გაცვლას წევრ სახელმწიფოებს შორის წინამდებარე დირექტივისა და კონკრეტულად მისი დანართების სისრულეში მოყვანის მიზნით.

მუხლი 9გ

1. კომისიის დახმარების მიზნით შეიქმნება შესაბამისი კომიტეტი. აღნიშნულ კომიტეტს წარმოადგენს კომისიის შემსრულებელი უფლებამოსილების განმახორციელებელი წევრი სახელმწიფოების მიერ კონტროლის მექანიზმებთან დაკავშირებული წესებისა და ზოგადი პრინციპების შესახებ ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2011 წლის 16 თებერვლის (EU) №182/2011 რეგლამენტის¹ ფარგლებში მოქმედი კომიტეტი.
2. წინამდებარე პუნქტის მითითების შემთხვევაში, მოქმედებს (EU) №182/2011 რეგლამენტის მე-4 მუხლი.

მუხლი 9დ

კომისია დაამტკიცებს დელეგირებულ აქტებს ევროკავშირის ფუნქციონირების შესახებ ხელშეკრულების 290-ე მუხლის შესაბამისად შემდეგთან დაკავშირებით:

- ევროკავშირის *საერთო ნორმატიული ბაზის* 0 დანართის ადაპტირება;
- სამეცნიერო და ტექნიკური პროგრესის შესახებ IIIა დანართის 4.1 და 4.2 პუნქტებით გათვალისწინებული ფორმულების ადაპტირება.

9ე, 9ვ და 9ზ მუხლებით გათვალისწინებული პროცედურები გამოიყენება წინამდებარე მუხლით წარმოდგენილ დელეგირებულ აქტებთან დაკავშირებით.

მუხლი 9ე

1. 9დ მუხლით გათვალისწინებული დელეგირებული აქტების მიღების უფლებამოსილება ენიჭება კომისიას განუსაზღვრელი ვადით.
2. დელეგირებული აქტის დამტკიცებისთანავე, კომისია წარუდგენს მათ ერთდროულად ევროპარლამენტსა და საბჭოს.
3. დელეგირებული აქტების მიღების უფლებამოსილება ენიჭება კომისიას 9ვ და 9ზ მუხლებით გათვალისწინებული პირობების საფუძველზე.

მუხლი 9ვ

1. 9დ მუხლის თანახმად გადაცემული უფლებამოსილება შესაძლებელია გამოთხოვილ იქნას ევროპარლამენტისა და საბჭოს მიერ.

¹ ოფიციალური ჟურნალი L 55, 28.2.2011, გვ. 13ი

2. უწყებამ, რომელიც დაიწყებს შიდა პროცედურებს უფლებამოსილების გამოთხოვის ფაქტის გადასაწყვეტად, უნდა შეატყობინოს მეორე უწყებას და კომისიას გონივრული ვადის განმავლობაში საბოლოო გადაწყვეტილების მიღებამდე და მიუთითოს ის დელეგირებული უფლებამოსილება, რომელიც შესაძლებელია დაექვემდებაროს გამოთხოვას, ასევე გამოთხოვის შესაძლო მიზეზები.
3. გამოთხოვის შესახებ გადაწყვეტილება მითითებული უნდა იქნას აღნიშნულ გადაწყვეტილებით გათვალისწინებული უფლებამოსილების დელეგირების ბოლოს და ძალაში უნდა შევიდეს დაუყოვნებლივ ან მასში მითითებულ მოგვიანებულ დღეს. აღნიშნული გავლენას არ მოახდებს უკვე ძალაში მყოფი დელეგირებული აქტების ვალიდურობაზე. იგი უნდა გამოქვეყნდეს *ევროკავშირის ოფიციალურ ჟურნალში*.

მუხლი 9ზ

1. ევროკავშირსა და საბჭოს შეუძლიათ უარი განაცხადონ დელეგირებულ აქტზე მისი შეტყობინების დღიდან ორი თვის განმავლობაში.
ევროპარლამენტისა და საბჭოს ინიციატივით, აღნიშნული პერიოდი შესაძლებელია გახანგრძლივდეს ორი თვით.
2. თუ აღნიშნული პერიოდის ამოწურვის შემდგომ არც ევროპარლამენტი და არც საბჭო არ განაცხადებენ უარს დელეგირებულ აქტზე, იგი გამოქვეყნდება *ევროკავშირის ოფიციალურ ჟურნალში* და შევა კანონიერ ძალაში მასში მითითებულ დღეს.
დელეგირებული აქტი შესაძლებელია გამოქვეყნდეს *ევროკავშირის ოფიციალურ ჟურნალში* და კანონიერ ძალაში შევიდეს აღნიშნული პერიოდის ამოწურვამდე იმ შემთხვევაში, თუ ევროკავშირი და საბჭო შეატყობინებენ კომისიას მათ განზრახვას, რომ არ განაცხადებენ რაიმე უარყოფას.
3. იმ შემთხვევაში, თუ ევროკავშირი ან საბჭო უარყოფენ დელეგირებულ აქტს, იგი არ შევა კანონიერ ძალაში. უარის განმცხადებელმა უწყებამ უნდა მიუთითოს დელეგირებული აქტის უარყოფის მიზეზები,

▼ **B**

მუხლი 10

1. წინამდებარე დირექტივის მიზნებისთვის, ევროსა და იმ წევრი სახელმწიფოების ეროვნულ ვალუტას შორის არსებული გაცვლის კურსი, რომლის ტერიტორიაზე არ გამოიყენება ევრო, წარმოდგენილი იქნება ოქტომბრის პირველ სამუშაო დღეს არსებული სავალუტო გაცვლის კურსის მიხედვით და გამოქვეყნდება ► **M3** *ევროკავშირის ოფიციალურ ჟურნალში* ◀; აღნიშნული კანონიერ ძალაში შევა მომდევნო კალენდარული წლის 1 იანვარს.

2. წევრ სახელმწიფოებს, რომელთა ტერიტორიაზეც არ მოქმედებს ევრო, შეუძლიათ წარმოადგინონ პირველი პუნქტის თანახმად განხორციელებული წლიური განსაზღვრის დროისთვის მოქმედი თანხა იმ შემთხვევაში, თუ ევროში გამოსახული თანხის კონვერსია გამოიწვევს 5%-ზე ნაკლებ ცვლილებას, მათი ეროვნულ ვალუტაში გამოსახვისას.

▼**M3**

მუხლი 10ა

1. II დანართში წარმოდგენილი ევროში გამოსახული თანხა და IIIბ დანართის პირველ და მე-2 ცხრილებში წარმოდგენილი ცენტებში გამოსახული თანხები განიხილება ყოველ ორ წელიწადში ერთხელ 2013 წლის 1 იანვრიდან, რათა მხედველობაში იქნას მიღებული ევროკავშირის მასშტაბით სამომხმარებლო ფასების ჰარმონიზებულ ინდექსში განხორციელებული ცვლილებები, გარდა ენერჯისა და დაუმუშავებელი საკვებისა (რაც გამოქვეყნებულია ევროპული კომისიის (ევროსტატის) მიერ).

თანხების ადაპტირება უნდა განხორციელდეს ავტომატურად, ევროსა თუ ცენტში გამოსახული საბაზო თანხების გაზრდის გზით აღნიშნულ ინდექსში მითითებული საპროცენტო ცვლილებასთან ერთად. შედეგად მიღებული თანხა დამრგვალდება უახლოეს ევრომდე II დანართის გათვალისწინებით, უახლოეს მეათედამდე - ცენტის შემთხვევაში, IIIბ დანართის I ცხრილის გათვალისწინებით და დამრგვალდება ცენტის უახლოეს მეასედამდე IIIბ დანართის მე-2 ცხრილთან დაკავშირებით.

2. კომისია გამოაქვეყნებს *ევროკავშირის ოფიციალურ ჟურნალში* პირველი პუნქტით გათვალისწინებულ ადაპტირებულ თანხებს. აღნიშნული ადაპტირებული თანხები კანონიერ ძალაში შევა მათი გამოქვეყნების შემდგომი თვის პირველ დღეს.

მუხლი 11

1. 2014 წლის 16 ოქტომბერს და აღნიშნული თარიღიდან ყოველ მეოთხე წელს, წევრმა სახელმწიფომ, რომელმაც მოახდინა გარეშე ხარჯის დარიცხვისა და/ან ინფრასტრუქტურის გამოყენების გადასახადის დაწესება, უნდა წარმოადგინოს ანგარიში ტარიფების შესახებ, მათ ტერიტორიაზე დაწესებული კონცესიის ტარიფის ჩათვლით და უნდა გადაუზავნოს იგი კომისიას, რომელიც, თავის მხრივ, მიაწვდის მას წევრ სახელმწიფოებს. აღნიშნული ანგარიში შესაძლებელია არ ითვალისწინებდეს ტარიფების განსაზღვრის ღონისძიებას, რომელიც უკვე წარმოდგენილი იყო 2008 წლის 10 ივნისს და რომელიც არ მოიცავს გარეშე ხარჯის დარიცხვას, სანამ აღნიშნული ღონისძიებები იქნება წარმოდგენილი კანონიერ ძალაში და იმ პირობით, რომ მათში არ განხორციელდება არსებითი ცვლილება. ზემოაღნიშნული ანგარიში უნდა ითვალისწინებდეს ინფორმაციას შემდეგის შესახებ:

- (ა) საშუალო შეწონილი გარეშე ხარჯის დარიცხვა და სატრანსპორტო საშუალებების ყოველ კლასთან, გზების ტიპსა და ზუსტ დროსთან დაკავშირებით დარიცხული კონკრეტული თანხები;
 - (ბ) ინფრასტრუქტურის გამოყენების გადასახადების ვარირება სატრანსპორტო საშუალებების ტიპისა და დროის მიხედვით;
 - (გ) შეწონილი საშუალო ინფრასტრუქტურის გამოყენების საფასური და სრული შემოსავალი, რომელიც წარმოიშვება ინფრასტრუქტურის გამოყენების საფასურის საშუალებით;
 - (ე) 9(2) მუხლით გათვალისწინებული ღონისძიებები.
2. 2015 წლის 16 ოქტომბრის მდგომარეობით, კომისია, 9გ მუხლით გათვალისწინებული კომიტეტის დახმარებით, წარუდგენს ანგარიშს ევროპარლამენტსა და საბჭოს წინამდებარე დირექტივის განხორციელებასა და ეფექტებთან დაკავშირებით, კერძოდ, გზაზე მოძრაობით გამოწვეულ დაბინძურებასთან დაკავშირებული ხარჯების აღდგენისა და 3.5 ტონაზე მეტი, მაგრამ 12 ტონაზე ნაკლები წონის სატრანსპორტო საშუალებების ჩართვის შესახებ დებულებების ეფექტურობასთან დაკავშირებით. ანგარიში აგრეთვე უზრუნველყოფს უწყვეტი მონიტორინგის გზით შემდეგის ანალიზსა და შეფასებას:
- (ა) წინამდებარე დირექტივით გათვალისწინებული ღონისძიებების ეფექტურობა, ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მიერ გამოწვეული უარყოფითი გავლენის, კერძოდ, გეოგრაფიულად იზოლირებულ და პერიფერიულ წევრ სახელმწიფოებზე მიყენებული ზემოქმედების თავიდან აცილების მიზნით;
 - (ბ) წინამდებარე დირექტივის განხორციელების ეფექტი მომხმარებლების უშუალოდ გარემოსთვის ხელსაყრელ და ეფექტურ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებულ გადაწყვეტილებებზე მიმართვის მიზნით და აღნიშნული უნდა ითვალისწინებდეს ინფორმაციას მანძილის საფუძველზე წარმოშობილი ხარჯის შესახებ;
 - (გ) 9(ზ) მუხლით გათვალისწინებული ინფრასტრუქტურის გამოყენების გადასახადებში ვარიაციების განხორციელება და ეფექტი ადგილობრივი ჰაერის დაბინძურებისა და საცობების შემცირებაზე. ანგარიში აგრეთვე შეაფასებს არის თუ არა საკმარისი 7ზ მუხლით გათვალისწინებული მაქსიმალური ვარიაცია და პიკური პერიოდი იმისათვის, რომ საშუალება მიეცეს ვარირების მეთოდების სწორად განხორციელებას;
 - (დ) სამეცნიერო პროგრესი ტრანსპორტის გარეშე ხარჯის შეფასებაში მათი ინტერნალიზების მიზნით; და

- (ე) გზის მომხმარებლებზე საფასურების განსაზღვრისა და დაბეგვრის სისტემების ეტაპობრივი ჰარმონიზების გზებისკენ პროგრესი, რომლებიც გამოიყენება კომერციულ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით.
3. ანგარიშს თან უნდა ახლდეს, შესაბამისობის შემთხვევაში, ევროპარლამენტისა და საბჭოს წინადადება აღნიშნული დირექტივის შემდგომ მიმოხილვასთან დაკავშირებით.
 4. 2012 წლის 16 ოქტომბრის მდგომარეობით, კომისია წარმოადგენს ანგარიშს, რომელიც აჯამებს სხვა ღონისძიებებს, როგორცაა მარეგულირებელი პოლიტიკა, ინტერნალიზებაზე აყვანილი ან შემცირებული გარეშე მოსაკრებელი, დაკავშირებული გარემოსთან, ხმაურსა და ჯანმრთელობასთან ყოველგვარი სატრანსპორტო რეჟიმიდან, სამართლებრივი საფუძვლისა და მაქსიმალური გამოყენებული მნიშვნელობების ჩათვლით.

სამართლიანი ინტერმოდალური კონურენციის უზრუნველყოფის მიზნით, რომელიც უზრუნველყოფს ყოველგვარი სატრანსპორტო რეჟიმის გარეშე ხარჯის ეტაპობრივ დაბეგვრას, აღნიშნული უნდა ითვალისწინებდეს იმ ღონისძიებების განრიგს, რომლებიც იქნას გამოყენებული სხვა რეჟიმების ან სატრანსპორტო საშუალებებისა და/ან გარეშე მოსაკრებლის ელემენტებთან დაკავშირებით, რომლებიც ჯერ ისევ გასათვალისწინებელია, ელექტროენერჯის პროდუქტებისა და ელექტროობის დაბეგვრასთან დაკავშირებული ევროპული გაერთიანების ჩარჩოს რესტრუქტურისაგან შესახებ საბჭოს 2003 წლის 27 ოქტომბრის 2003/96/EC დირექტივის¹ ახალი რედაქციის მხედველობაში მიღებით.

▼B

მუხლი 12

1. წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა უზრუნველყონ კანონების, რეგლამენტებისა და ადმინისტრაციული მარეგულირებელი აქტების მიღება, რაც აუცილებელი იქნება წინამდებარე დირექტივის სისრულეში მოსაყვანად 2000 წლის 1 ივლისისთვის. ისინი მიაწვდიან შესაბამის ინფორმაციას კომისიას.

იმ შემთხვევაში, თუ წევრი სახელმწიფოები მიმართავენ აღნიშნულ ზომებს, მათ უნდა გააკეთონ მითითება მოცემულ დირექტივაზე ან თან უნდა დაურთონ ეს მითითებები მათი ოფიციალური გამოქვეყნების დროისთვის. მითითებებთან დაკავშირებული პროცედურა მიღებულ უნდა იქნას წევრი სახელმწიფოს მიერ.

2. წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა მიაწოდონ კომისიას ეროვნული კანონმდებლობის ძირითადი დებულებების ტექსტი, რომელთაც ისინი დაამტკიცებენ აღნიშნული დირექტივით გათვალისწინებულ სფეროში. კომისია მიაწვდის შესაბამის ინფორმაციას მეორე წევრ სახელმწიფოს.

¹ ოფიციალური ჟურნალი L 283, 31.10.2003, გვ. 51.

მუხლი 13

წინამდებარე დირექტივა კანონიერ ძალაში შედის *ევროპული კომიტეტების ოფიციალურ ჟურნალში* მისი გამოქვეყნების დღიდან.

მუხლი 14

დირექტივა გათვალისწინებულია წევრი სახელმწიფოების მიმართ.

▼M1

დანართი 0

გამონაბოლქვთან დაკავშირებული ლიმიტები

1. 'EURO 0' სატრანსპორტო საშუალებები

ნახშირბადის მონოქსიდის (CO) მასა გ/კვტ/სთ	ნახშირწყალბადების (HC) მასა გ/კვტ/სთ	აზოტის ოქსიდების (NO _x) მასა გ/კვტ/სთ
12,3	2,6	15,8

2. 'EURO I' / 'EURO II' სატრანსპორტო საშუალებები

	ნახშირბადის მონოქსიდების (CO) მასა გ/კვტ/სთ	ნახშირწყალბადები ს (HC) მასა გ/კვტ/სთ	აზოტის ოქსიდების (NO _x) მასა გ/კვტ/სთ	ნაწილაკების (PT) მასა გ/კვტ/სთ
'EURO I' სატრანსპორტო საშუალებები	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
'EURO II' სატრანსპორტო საშუალებები	4,0	1,1	7,0	0,15

⁽¹⁾ 1,7 კოეფიციენტი გამოიყენება ნაწილაკების გამონაბოლქვის ლიმიტის მნიშვნელობასთან დაკავშირებით 85 კვტ ან უფრო ნაკლები სიმძლავრის ძრავების შემთხვევაში.

3. 'EURO I' / 'EURO II' სატრანსპორტო საშუალებები

ESC ტესტირებით განსაზღვრული ნახშირბადის მონოქსიდის, სრული ნახშირწყალბადების, აზოტის ოქსიდებისა და ნაწილაკების კონკრეტული მასა და ER ტესტირებით განსაზღვრული გამონაბოლქვი აირის გამჭვირვალობა არ უნდა აღემატებოდეს შემდეგ მნიშვნელობებს⁽¹⁾:

	ნახშირბადის მონოქსიდების (CO) მასა გ/კვტ/სთ	ნახშირწყალბა დების (HC) მასა გ/კვტ/სთ	აზოტის ოქსიდების (NO _x) მასა გ/კვტ/სთ	ნაწილაკებ ის (PT) მასა გ/კვტ/სთ	გამონაბ ოლქვი აირი მ ⁻¹
'EURO III' სატრანსპორტო საშუალებები	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
'EURO IV' სატრანსპორტო საშუალებები	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
'EURO V' სატრანსპორტო საშუალებები	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
'EURO VI' სატრანსპორტო საშუალებები	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

⁽¹⁾ ტესტირების ციკლი შედგება ტესტირების პუნქტების თანმიმდევრობისგან, თითოეული პუნქტი განისაზღვრება სიჩქარისა და მავრუნი მომენტის მიხედვით, რომელიც უნდა დაიცვას ძრავა მყარ მდგომარეობაში (ESC ტესტირება) ან გარდამავალ საოპერაციო პირობებში (ETC და ELR ტესტირება).

⁽²⁾ 0,13 იმ ძრავებთან დაკავშირებით, რომელთა საცალო ცილინდრის მოცულობა ნაკლებია 0,7 დმ³-ზე, ხოლო ნომინალური სიჩქარე აჭარბებს 3 000 წთ⁻¹-ს.

4. 88/77/EEC დირექტივის სატრანსპორტო საშუალებების სამომავლო გამონაბოლქვის კლასები და მასში შემდგომში განხორციელებული ცვლილებები შესაძლებელია იქნას გათვალისწინებული.

▼B

დანართი 1

სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით მოქმედი გადასახადების მინიმალური განაკვეთი
ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებები

ღერძების რაოდენობა და მინიმალური ნებადართული საერთო დატვირთვის მასა (ტონა)		გადასახადის მინიმალური განაკვეთი (ევროში / წელიწადში)	
არანაკლებ	ნაკლები	წამყვანი ღერძ(ებ)ი პნევმატური დაკიდებით ან აღიარებული ექვივალენტით ⁽¹⁾	სხვა წამყვანი ღერძ(ებ)ის დაკიდების სისტემები
ორღერძიანი			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
სამღერძიანი			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
ოთხღერძიანი			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537

⁽¹⁾ დაკიდება აღიარებულია, როგორც ექვივალენტური, ევროპული გაერთიანებების ფარგლებში მოძრავი გარკვეული საგზაო ავტოსატრანსპორტო საშუალებების შესახებ საბჭოს 1996 წლის 25 ივლისის 96/53/EC დირექტივის II დანართით გათვალისწინებული განმარტების თანახმად. მაქსიმალური ნებადართული გაბარიტები ეროვნულ და საერთაშორისო მოძრაობაში და მაქსიმალური ნებადართული წონა საერთაშორისო მოძრაობაში (ოფიციალური ჟურნალი L 235, 17.9.1996, გვ. 59).

სატრანსპორტო საშუალებების კომბინაცია (შესახსრული სატრანსპორტო საშუალებები და ავტომატარებლები)

ღერძების რაოდენობა და მინიმალური ნებადართული საერთო დატვირთვის მასა (ტონა)		გადასახდელის მინიმალური განაკვეთი (ევროში / წელიწადში)	
არანაკლებ	ნაკლები	წამყვანი ღერძ(ებ)ი პნევმატური დაკიდებით ან აღიარებული ექვივალენტით ⁽¹⁾	სხვა წამყვანი ღერძ(ებ)ის დაკიდების სისტემები
2+1 ღერძი			
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
2+2 ღერძი			
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 ღერძი			
36	38	370	515
38	40	515	700
3+2 ღერძი			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
3+3 ღერძი			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

⁽¹⁾ დაკიდება აღიარებულია, როგორც ექვივალენტური, ევროპული გაერთიანებების ფარგლებში მოძრავი გარკვეული საგზაო ავტოსატრანსპორტო საშუალების შესახებ საბჭოს 1996 წლის 25 ივლისის 96/53/EC დირექტივის II დანართით გათვალისწინებული განმარტების თანახმად. მაქსიმალური ნებადართული გაბარიტები ეროვნულ და საერთაშორისო მოძრაობაში და მაქსიმალური ნებადართული წონა საერთაშორისო მოძრაობაში (ოფიციალური ჟურნალი L 235, 17.9.1996, გვ. 59).

▼B

დანართი II

სარგებლობის საფასურის მაქსიმალური რაოდენობა ევროში, 7(7) მუხლით გათვალისწინებული ადმინისტრაციული ხარჯის ჩათვლით

წლიური

▼M1

	მაქსიმალური სამი ღერძი	მინიმალური ოთხი ღერძი
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 და ნაკლებად დამაბინძურებელი	797	1 329

▼B

ყოველთვიური და ყოველკვირეული

მაქსიმალური თვიური და კვირეული განაკვეთები წარმოადგენს ინფრასტრუქტურის გამოყენების ხანგრძლივობის პროპორციულს.

დღიური

▼M1

დღიური სარგებლობის საფასური თანაბარია სატრანსპორტო საშუალების ყოველი კატეგორიისა და EUR 11-ში წარმოდგენილი თანხებისა.

▼ **M1***დანართი III***ხარჯების განაწილებასა და ტარიფების გამოთვლასთან დაკავშირებული ძირითადი პრინციპები**▼ **M3**

წინამდებარე დანართში გათვალისწინებულია ინფრასტრუქტურის გამოყენების საშუალო შეწონილი ტარიფების გამოთვლის ძირითადი პრინციპები 7ბ(1) მუხლის ასახვის მიზნით. ინფრასტრუქტურის გამოყენების გადასახადის ხარჯებთან დაკავშირების ვალდებულება არ უნდა არღვევდეს წვერი სახელმწიფოების თავისუფალ ნებას აირჩიონ 7ბ(2) მუხლის თანახმად, რომ არ აანაზღაურონ ინფრასტრუქტურის გამოყენების გადასახადით მიღებული შემოსავლის მეშვეობით ხარჯები სრულად ან 7ბ მუხლით გათვალისწინებულ თავისუფალ ნებას, მოახდინონ ინფრასტრუქტურის გამოყენებისთვის სპეციალური საფასურების თანხის ვარირება საშუალოდან.

▼ **M1**

აღნიშნული პრინციპების გამოყენება სრულად უნდა შეესაბამებოდეს ► **M3** ევროკავშირის კანონის ◀ გასაფუძველზე არსებულ ვალდებულებებს, კერძოდ დათმობის ხელშეკრულებასთან დაკავშირებულ მოთხოვნას, რომელიც უნდა გაფორმდეს 2004/18/EC დირექტივისა და ► **M3** ევროკავშირის სხვა ინსტრუმენტების ◀ თანახმად საჯარო შესყიდვის გზით.

იმ შემთხვევაში, თუ წვერი სახელმწიფო ჩაერთვება მოლაპარაკებებში ერთ ან სამზე მეტ მხარესთან, დათმობის ხელშეკრულების გაფორმების მიზნით მისი ინფრასტრუქტურის ნაწილის მშენებლობასა და ოპერირებასთან დაკავშირებით ან აღნიშნული მიზნიდან გამომდინარე ჩაერთვება მსგავსი სახის გარიგებაში ეროვნული კანონმდებლობის საფუძველზე ან წვერი სახელმწიფოს ხელისუფლების მიერ გაფორმებულ შეთანხმებაში, აღნიშნულ პრინციპებთან შესაბამისობა უნდა განისაზღვროს ზემოაღნიშნული მოლაპარაკებების შედეგის მიხედვით.

1. გათვალისწინებული ქსელისა და სატრანსპორტო საშუალებების განმარტება

- იმ შემთხვევაში, თუ სრულ TEN საგზაო ქსელთან დაკავშირებით არ გამოიყენება ცალკეული ტარიფების განსაზღვრის რეჟიმი, წვერ სახელმწიფოს შეუძლია ზუსტად განსაზღვროს ქსელის ნაწილი ან ნაწილები, რომლებიც ექვემდებარება ტარიფების განსაზღვრის რეჟიმს, ასევე სისტემა, რომელსაც იგი იყენებს სატრანსპორტო საშუალებების კლასიფიცირებისთვის ტარიფების ვარიაციის შემთხვევაში. წვერ სახელმწიფოებს აგრეთვე შეუძლიათ მიუთითონ, ახდენენ თუ არა მათი ტარიფების განსაზღვრის რეჟიმის გავრცობას, რათა მოიცვან 12 ტონიან ზღვარზე დაბალი სატრანსპორტო საშუალებები;
- იმ შემთხვევაში, თუ წვერი სახელმწიფო აირჩევს განსხვავებულ პოლიტიკას ხარჯის ანაზღაურებასთან დაკავშირებით მისი ქსელის სხვადასხვა ნაწილისთვის (რაც ნებადართულია და ► **M3** 7ბ(2) მუხლით ◀), ქსელის

ყოველი ადრე განსაზღვრული ნაწილი უნდა ექვემდებარებოდეს ხარჯების ცალკე გამოთვლას. წევრ სახელმწიფოს შეუძლია აირჩიოს მისი ქსელის გაყოფა გარკვევით განსაზღვრულ ნაწილებად, რათა შეიმუშაოს ცალკე დათმობის განსაზღვრის ღონისძიებები ან მსგავსი ღონისძიებები ყოველ ნაწილთან დაკავშირებით.

2. ინფრასტრუქტურის გამოყენების ხარჯი

2.1. საინვესტიციო ხარჯი

- საინვესტიციო ხარჯი მოიცავს მშენებლობის ხარჯს (დაფინანსების ხარჯის ჩათვლით) და ინფრასტრუქტურის განვითარების ხარჯს პლუს, შესაბამისობის შემთხვევაში, შემოსავალს კაპიტალდაბანდებასა თუ შემოსავლის მოცულობაზე. აგრეთვე უნდა იქნას გათვალისწინებული მიწის დაუფლების, დაგეგმვის, პროექტორების, სამშენებლო ხელშეკრულებების ზედამხედველობის და პროექტის მართვის, ასევე არქეოლოგიური და მიწის კვლევისა და სხვა მსგავსი სახის ხარჯი.
- სამშენებლო ხარჯის ანაზღაურება განისაზღვრება როგორც ინფრასტრუქტურის ექსპლუატაციის საანგარიშო ვადის ან მსგავსი ამორტიზაციის პერიოდის საფუძველზე (რაცუნდა შეადგენდეს მინიმუმ 20 წელს), რაც შესაძლებელია მიჩნეულ იქნას მიზანშეწონილად დათმობის ხელშეკრულებს საშუალებით ან რაიმე სხვა გზით დაფინანსების მიზნებისთვის. ამორტიზაციის პერიოდის ხანგრძლივობა შესაძლებელია წარმოადგენდეს მთავარ ცვლადს მოლაპარაკებების წარმოებაში დათმობის ხელშეკრულებების გაფორმებასთან დაკავშირებით, განსაკუთრებით იმ შემთხვევაში, თუ წევრი სახელმწიფო ისურვებს, ხელშეკრულების ნაწილის სახით, განსაზღვროს მაქსიმალური ზღვარი მოქმედ საშუალო შეწონილ ტარიფთან დაკავშირებით.
- საინვესტიციო ხარჯის გამოთვლის გარეშე, ხარჯის ანაზღაურება შესაძლებელია:
 - განაწილდეს თანაბრად ამორტიზაციის პერიოდზე ან იქნას შეწონილი ადრეულ, შუალედურ ან გვიან წლებზე იმ პირობით, რომ აღნიშნული შეწონვა განხორციელდება გამჭვირვალე გზით;
 - წარმოდგენილი იქნას ბაჟების ინდექსაციისთვის ამორტიზაციის პერიოდის განმავლობაში.
- ყოველგვარი ისტორიული ხარჯი განისაზღვრება გადახდილი თანხების მიხედვით. ხარჯი, რომელიც ჯერ კიდევ გასაწევია, განისაზღვრება ხარჯთან დაკავშირებით გაკეთებული გონივრული პროგნოზების მიხედვით.
- შესაძლებელია მიღებულ იქნას სამთავრობო ინვესტიცია სესხების დაფინანსების მიზნით. ისტორიულ ხარჯთან დაკავშირებით გამოსაყენებელი საპროცენტო განაკვეთი უნდა შეადგენდეს იმ განაკვეთებს,

რომლებიც მოქმედებდა აღნიშნული პერიოდის განმავლობაში სამთავრობო სესხთან დაკავშირებით.

- ხარჯები უნდა განაწილდეს მძიმე ტვირთის გადამზიდავ სატრანსპორტო საშუალებებზე ობიექტურად და გამჭვირვალედ, ქსელში მძიმე ტვირთის გადამზიდავ სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის თანაფარდობისა და შესაბამისი ხარჯის გათვალისწინებით. მძიმე ტვირთის გადამზიდავ სატრანსპორტო საშუალებების მიერ გავლილი კილომეტრაჟი აღნიშნული მიზნით უნდა დარეგულირდეს ობიექტურად გამართლებული 'ექვივალენტობის ფაქტორით', რაც გათვალისწინებულია მე-4 პუნქტში¹.
- შეფასებული კაპიტალის შემოსავლიანობა ან შემოსავლის მოცულობა უნდა იყოს მიზანშეწონილი საბაზრო პირობების თვალსაზრისით და შესაძლებელია განსხვავდებოდეს მოქმედების ხელშემწყობი ფაქტორების მიხედვით ხელშემკვრელი მესამე მხარეებისთვის მომსახურების ხარისხის მოთხოვნებთან დაკავშირებით. კაპიტალის შემოსავლიანობა შესაძლებელია შეფასდეს ისეთი ეკონომიკური ინდიკატორების გამოყენებით, როგორცაა IRR (უკუგების შიდა განაკვეთი) ან WACC (კაპიტალის საშუალო შეწონილი ღირებულება).

2.2. ყოველწლიური ექსპლუატაციის ხარჯი და სტრუქტურული შეკეთების ხარჯები

- აღნიშნული ხარჯი უნდა ითვალისწინებდეს როგორც ქსელის ყოველწლიური ტექნიკური უზრუნველყოფის ხარჯს, აგრეთვე შეკეთებასთან, დამაგრებასა თუ მოპირკეთებასთან დაკავშირებულ პერიოდულ ხარჯს იმ ფაქტის უზრუნველყოფის მიზნით, რომ ქსელის საოპერაციო ფუნქციურობა გადის ტექნიკურ უზრუნველყოფას პერიოდულად.
- აღნიშნული ხარჯი უნდა განაწილდეს მძიმე ტვირთის გადამზიდავ სატრანსპორტო საშუალებებსა და საგზაო მოძრაობის სხვა მონაწილეებზე სატრანსპორტო საშუალების ფაქტიური და სავარაუდო წილების საფუძველზე და შესაძლებელია დარეგულირდეს ობიექტურად გამართლებული ექვივალენტობის ფაქტორებით, როგორცაა მე-4 პუნქტით გათვალისწინებული ფაქტორები.

3. საოპერაციო, მართვისა და ტარიფების განსაზღვრის ხარჯი

აღნიშნული ხარჯი უნდა ითვალისწინებდეს ინფრასტრუქტურის ოპერატორის მიერ გაწეულ ყოველგვარ ხარჯს, რომლებიც არ არის გათვალისწინებული მე-2 პუნქტით და რომლებიც უკავშირდება ინფრასტრუქტურისა და სატარიფო სისტემის განხორციელებას, ოპერირებასა და მართვას. აღნიშნული უნდა ითვალისწინებდეს კეროდ;

¹ წვერი სახელმწიფოების მიერ ექვივალენტობის ფაქტორის გამოყენებაში შესაძლებელია გათვალისწინებულ იქნას ეტაპობრივი გზით შემუშავებული საგზაო მშენებლობა ან ხანგრძლივი საექსპლუატაციო ციკლის მიდგომის გამოყენებით.

- გადახდის პუნქტებისა და სხვა ანგარისწორების სისტემების კონსტრუირების, დაფუძნებისა და ტექნიკური უზრუნველყოფის ხარჯს;
- ტარიფების შეგროვების სისტემის ოპერირების, მართვისა და კანონიერ ძალაში შესვლის დღიურ ხარჯს;
- დათმობის ხელშეკრულებებთან დაკავშირებულ ადმინისტრაციულ საზღაურებსა და მოსაკრებელს;
- ინფრასტრუქტურის ოპერირებასთან დაკავშირებული მართვის, ადმინისტრაციულ და საექსპლუატაციო ხარჯს.

ხარჯი შესაძლებელია ითვალისწინებდეს კაპიტალის შემოსავლიანობას ან სარგებლის მოცულობას, რომელიც ასახავს გადაცემული რისკის ხარისხს.

აღნიშნული ხარჯი უნდა განაწილდეს სამართლიანი და გამჭვირვალე სახით ყოველი სატრანსპორტო საშუალების კლასს შორის, რომლებიც ექვემდებარება სატარიფო სისტემას.

4. ტვირთის მოძრაობის წილი, ექვივალენტობის ფაქტორები და საკორექციო მექანიზმი

- ტარიფების გამოთვლა შესაძლებელია დაეფუძნოს სატრანსპორტო საშუალებების რეგულირებულ კილომეტრაჟში მძიმე ტვირთის გადამზიდავ სატრანსპორტო საშუალებების ფაქტიურ ან სავარაუდო წილს, სურვილის შემთხვევაში, ექვივალენტობის ფაქტორებით, რათა დაშვებული იქნას სათანადო შეღავათი სამშენებლო და სარემონტო ინფრასტრუქტურის მზარდი ხარჯისთვის ტვირთის გადამტანი სატრანსპორტო საშუალებების მიერ გამოსაყენებლად.
- შემდეგი ცხრილი წარმოადგენს საჩვენებელი ექვივალენტობის ფაქტორების კრებულს, რა შემთხვევაშიც წევრი სახელმწიფო მიმართავს ექვივალენტობის ფაქტორებს აღნიშნული ცხრილისგან გასხვავებული კოეფიციენტით, ისინი უნდა დაეფუძნოს ობიექტურად გამართლებულ კრიტერიუმებს და უნდა იყოს საჯარო.

სატრანსპორტო საშუალების კლასი ⁽¹⁾	ექვივალენტობის ფაქტორი		
	სტრუქტურული შეკეთება ⁽¹⁾	ინვესტიციები	წლიური ტექნიკური უზრუნველყოფა
3,5 ტონასა და 7,5 ტონას შორის, კლასი 0	1	1	1
>7,5 ტონა, კლასი I	1,96	1	1
>7,5 ტონა, კლასი II	3,47	1	1
>7,5 ტონა, კლასი III	5,72	1	1

⁽¹⁾ იხილეთ დანართი IV სატრანსპორტო საშუალების კლასის განსაზღვრის მიზნით.

⁽²⁾ სატრანსპორტო საშუალების კლასები შეესაბამება 5,5, 7,5 და 8,5 ტონიანი ლერძის წონას.

- სატარიფო რეჟიმები, რომლებიც ეფუძნება სავარაუდო მოძრაობის დონეებს, უნდა უზრუნველყოფდეს საკორექციო მექანიზმს, სადაც ტარიფები რეგულირდება პერიოდულად, რათა მოახდინოს ნებისმიერი გადაუხდელი ან ზედმეტად გადახდილი ხარჯის კორექცია პროგნოზირების შეცდომების მიზეზით.

▼ **M3***დანართი IIIა***გარეშე ხარჯის დარიცხვასთან დაკავშირებული მინიმალური მოთხოვნები**

წინამდებარე დანართი განსაზღვრავს მინიმალური მოთხოვნებს გარეშე ხარჯის დაბეგვრასა და მაქსიმალური საშუალო შეწონილი გარეშე ხარჯის დარიცხვის გამოთვლასთან დაკავშირებით.

1. საგზაო ქსელის შესაბამისი ნაწილი

წევრმა სახელმწიფოებმა ზუსტად უნდა მიუთითონ მათი საგზაო ქსელის ნაწილი ან ნაწილები, რომლებიც ექვემდებარება გარეშე ხარჯის დარიცხვას.

იმ შემთხვევაში, თუ წევრი სახელმწიფო უპირტესობას მიანიჭებს გარეშე ხარჯის დარიცხვას მხოლოდ წინამდებარე დირექტივის ფარგლებში გათვალისწინებულ საგზაო ქსელის ნაწილსა თუ ნაწილებთან დაკავშირებით, აღნიშნული ნაწილის ან ნაწილების შერჩევა მოხდება იმ შეფასების შემდგომ, რომლის საფუძველზეც განისაზღვრება, რომ:

- სატრანსპორტო საშუალებების მიერ გზების გამოყენება, სადაც მოქმედებს გარეშე ხარჯის დარიცხვა, აყენებს გარემოს უფრო მეტ ზიანს, ვიდრე წინამდებარე დირექტივის ფარგლებში წარმოდგენილი საგზაო ქსელის სხვა ნაწილების გამოყენება, რომლებიც არ ექვემდებარება გარეშე ხარჯის დარიცხვას, ან
- გარეშე ხარჯის დარიცხვა საგზაო ქსელის სხვა ნაწილებზე, რომელიც წარმოდგენილია წინამდებარე დირექტივის ფარგლებში, შესაძლებელია უარყოფითად აისახოს გარემოზე ან საგზაო უსაფრთხოებაზე, ან მათზე გარეშე ხარჯის დარიცხვამ და შეგროვებამ შესაძლებელია წარმოშვას არაპროპორციული ხარჯი.

2. წინამდებარე დოკუმენტით გათვალისწინებული სატრანსპორტო საშუალებები, გზები და ვადები

წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა აცნობონ კომისიას სატრანსპორტო საშუალებების კლასიფიკაციის შესახებ, რომლის თანახმადაც ხდება ტარიფების ვარირება. მან აგრეთვე უნდა შეატყობინოს კომისიას უფრო მაღალი გარეშე ხარჯის დარიცხვას დაქვემდებარებული გზების ადგილ-მდებარეობის შესახებ (შემდგომში წოდებული, როგორც ქალაქგარე გზები (ავტომაგისტრალების ჩათვლით)) და დაბალი გარეშე ხარჯის დარიცხვას დაქვემდებარებული გზების შესახებ (შემდგომში წოდებული, როგორც 'საქალაქთაშორისო გზები' (ავტომაგისტრალების ჩათვლით)).

შესაბამისობის შემთხვევაში, მან აგრეთვე უნდა შეატყობინოს კომისიას ზუსტი ვადების შესახებ, რაც შეესაბამება დამის იმ პერიოდს, რომლის განმავლობაშიც შესაძლებელია დაწესდეს ხმაურის გადასახადი, ხმაურით მიყენებული ზიანის დაფარვის მიზნით.

გზების კლასიფიკაცია ქალაქგარე გზების სახით (ავტომაგისტრალების ჩათვლით) და საქალაქთაშორისო გზების სახით (ავტომაგისტრალების ჩათვლით) უნდა გამხორციელდეს ობიექტური კრიტერიუმების საფუძველზე, რაც დაკავშირებული იქნება გზებისა და მის მახლობელ გარემოში დაბინძურების არსებობასთან, როგორცაა მოსახლეობის სიხშირე და დაბინძურების წლიური პიკური ოდენობა, გამოთვლილი წინამდებარე დირექტივის შესაბამისად. შესაბამისი კრიტერიუმები მითითებული უნდა იქნას შეტყობინებაში.

3. გადასახადის მოცულობა

ყოველი სატრანსპორტო საშუალების კლასთან, გზის ტიპსა და ვადასთან დაკავშირებით, წევრ სახელმწიფოს, ან შესაბამისობის შემთხვევაში, დამოუკიდებელ ორგანოს, შეუძლია განსაზღვროს ერთი კონკრეტული თანხა. აღნიშნულით გამოწვეული დაბეგვრის სტრუქტურა, ყოველი ღამის პერიოდის დაწყებისა და დასრულების თარიღის ჩათვლით, რა შემთხვევაშიც გარეშე ხარჯის დარიცხვა მოიცავს ხმაურით დაბინძურებასაც, უნდა იყოს გამჭვირვალე, საჯარო და თანაბრად ხელმისაწვდომი ყოველი მომხმარებლის მიმართ. მისი გამოქვეყნება უნდა მოხდეს დროულად, სისრულეში მოყვანამდე. ყოველი პარამეტრი, მონაცემები და სხვა ინფორმაცია, რაც აუცილებელია იმ ფაქტის დასადგენად, თუ როგორ ხდება გარეშე ხარჯის დარიცხვის გამოთვლა, უნდა იყოს საჯარო.

გადასახადის განსაზღვრისას, წევრმა სახელმწიფომ, ხოლო შესაბამისობის შემთხვევაში, დამოუკიდებელმა ორგანომ უნდა იხელმძღვანელოს ეფექტური განფასების პრინციპით, რაც წარმოადგენს სოციალურ მარგინალურ ღირებულებასთან მიახლოებულ ღირებულებას დაბეგრილი სატრანსპორტო საშუალების გამოყენების მიზნით.

გადასახადი აგრეთვე განისაზღვრება საგზაო მოძრაობის შემოვლითი რისკის გათვალისწინებით საგზაო უსაფრთხოებაზე, გარემოსა და საცობებზე განხორციელებულ ნებისმიერ არახელსაყრელ ეფექტთან და აღნიშნული რისკების აღმოფხვრასთან დაკავშირებით მიღებულ გადაწყვეტილებასთან ერთად.

წევრ სახელმწიფოს და, შესაბამისობის შემთხვევაში, დამოუკიდებელ ორგანოს, შეუძლია გაუწიოს მონიტორინგი დაბეგვრის სისტემის ეფექტურობას გარემოზე მიყენებული ზიანის შესამცირებლად, რაც წარმოიშვება საგზაო ტრანსპორტის საფუძველზე. მან ყოველ ორ წელიწადში ერთხელ უნდა დაარეგულიროს, შესაბამისობის შემთხვევაში, განფასების სტრუქტურა და გადასახადის კონკრეტული ოდენობა სატრანსპორტო საშუალების მოცემულ კლასთან, გზის ტიპსა და ვადასთან დაკავშირებით, სატრანსპორტო მიწოდებისა და მოთხოვნის ცვლილების მიმართ.

4. გარეშე მოსაკრებლის ელემენტები

4.1. საგზაო მოძრაობით გამოწვეული ჰაერის დაბინძურების გადასახადი

იმ შემთხვევაში, თუ წევრი სახელმწიფო უპირატესობას მიანიჭებს, რომ გაითვალისწინოს საგზაო მოძრაობით გამოწვეული ჰაერის დაბინძურების

გადასახადი სრულად ან ნაწილობრივ გარეშე ხარჯის დარიცხვაში, წვერი სახელმწიფო, ან შესაბამისობის შემთხვევაში, დამოუკიდებელი ორგანო გამოიანგარიშებს საგზაო მოძრაობით გამოწვეული ჰაერის დაბინძურების დაბეგრად ღირებულებას შემდეგი ფორმულის მიხედვით ან საცალო ღირებულების მითითების გზით IIIბ დანართის პირველ ცხრილში, იმ შემთხვევაში, თუ ეს უკანასკნელი უფრო დაბალია:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}$$

სადაც:

- PCV_{ij} = i კლასის სატრანსპორტო საშუალების ჰაერი დაბინძურების ღირებულება j ტიპის გზაზე (ევრო/სატრანსპორტო საშუალება.კილომეტრი).
- EF_{ik} = k დამაბინძურებელი ნივთიერების გამონაბოლქვის ფაქტორი და i კლასის სატრანსპორტო საშუალება (გრამი/სატრანსპორტო საშუალება.კილომეტრი)
- PC_{jk} = k დამაბინძურებელი ნივთიერების ფულადი ღირებულება j ტიპის გზასთან დაკავშირებით (ევრო/გრამი).

გამონაბოლქვის ფაქტორი შესაძლებელია იყოს იგივე, როგორც წვერი სახელმწიფოს მიერ გამოყენებული ფაქტორი, გარკვეული ატმოსფერული დამაბინძურებელი ნივთიერებების ეროვნული გამონაბოლქვის მაქსიმალური ზღვრის შესახებ ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2001 წლის 23 ოქტომბრის 2001/81/EC დირექტივით¹ გათვალისწინებული ეროვნული გამონაბოლქვის ინვენტარის შესაქმნელად (რაც საჭიროებს EMEP/CORINAIR გამონაბოლქვის ინვენტარის სახელმძღვანელოს² გამოყენებას). დამაბინძურებელი ნივთიერებების ფულადი ღირებულება უნდა შეფასდეს წვერი სახელმწიფოს მიერ ან, შესაბამისობის შემთხვევაში, დამოუკიდებელი ორგანოს მიერ, მუხლის მდგომარეობის შესაბამისად.

წვერ სახელმწიფოს, ან შესაბამისობის შემთხვევაში დამოუკიდებელ ორგანოს შეუძლია მიმართოს მეცნიერულად დადასტურებულ ალტერნატიულ მეთოდებს, რათა გამოიანგარიშოს ჰაერის დაბინძურებასთან დაკავშირებით წარმოშობილი ხარჯი, ჰაერის დამაბინძურებელი ნივთიერების გამოთვლით მიღებული მონაცემებისა და ჰაერის დამაბინძურებელი ნივთიერებების ფულადი ღირებულების ადგილობრივი მნიშვნელობის გამოყენებით იმ პირობით, თუ მიღებული შედეგები არ აღემატება IIIბ დანართის I ცხრილით გათვალისწინებულ მნიშვნელობებს ნებისმიერი კლასის სატრანსპორტო საშუალებასთან დაკავშირებით.

4.2. საგზაო მოძრაობით გამოწვეული ხმაურით დაბინძურების გადასახადი

¹ ოფიციალური ჟურნალი L 309, 27.11.2001, გვ. 22.

² ევროპის გარემოს დაცვის სააგენტოს მეთოდოლოგია: <http://reports.eea.europa.eu/EMEP/CORINAIR5/>

იმ შემთხვევაში, თუ წვერი სახელმწიფო უპირატესობას მიანიჭებს, რომ გაითვალისწინოს საგზაო მოძრაობით გამოწვეული ხმაურით დაბინძურების გადასახადი სრულად ან ნაწილობრივ გარეშე ხარჯის დარიცხვაში, წვერი სახელმწიფო, ან შესაბამისობის შემთხვევაში, დამოუკიდებელი ორგანო გამოიანგარიშებს საგზაო მოძრაობით გამოწვეული ხმაურით დაბინძურების დაბეგვრად ღირებულებას შემდეგი ფორმულის გამოყენებით ან საცალო ღირებულების მითითების გზით IIIბ დანართის მე-2 ცხრილში, იმ შემთხვევაში, თუ ეს უკანასკნელი უფრო დაბალია:

$$NCV_j \text{ (დღიური)} = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j \text{ (დღე)} = a \times NCV_j$$

$$NCV_j \text{ (ღამე)} = b \times NCV_j$$

სადაც:

- NCV_j = ერთი მძიმე ტვირთის გადამზიდავი სატრანსპორტო საშუალების ხმაურის გადასახადი j ტიპის გზაზე (ევრო/სატრანსპორტო საშუალება.კილომეტრი).
- NC_{jk} = ხმაურის გადასახადი ყოველ პირზე, რომელიც გადაადგილდება j ტიპის გზაზე k დონის ხმაურზე (ევრო/პირი).
- POP_k = დღიური k დონის ხმაურის პირობებში მყოფი მოსახლეობა ყოველ კილომეტრზე (პირი / კილომეტრი)
- $WADT$ = საშუალო შეწონილი დღიური მოძრაობა (მსუბუქი ავტომობილების ეკვივალენტიური)
- a და b წარმოადგენს წვერი სახელმწიფოს მიერ განსაზღვრულ შეწონვის ფაქტორებს იმ სახით, რომ აღნიშნულის შედეგად გამოწვეული შეწონილი საშუალო ხმაურის საზღაური სატრანსპორტო საშუალების მიერ გავლილ ყოველ კილომეტრზე არ აღემატებოდეს NCV_j (დღიურად).

საგზაო მოძრაობით გამოწვეული ხმაურით დაბინძურება უკავშირდება ხმაურის ფონზე მიყენებულ გავლენას, რაც იზომება გამოვლენის პუნქტის მახლობლად და ხმაურის ჩამხშობი ბარიერების უკან, ასეთის არსებობის შემთხვევაში.

k დონის ხმაურის პირობებში მყოფი მოსახლეობა ამოღებული უნდ იქნას გარემოში ხმაურის შეფასებისა და მართვის შესახებ ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2002 წლის 25 ივნისის 2002/46/EC დირექტივის მე-7 მუხლის საფუძველზე შედგენილი რუქებიდან.

k დონის ხმაურის პირობებში მყოფი ყოველ პირზე განსაზღვრული ღირებულება ფასდება წვერი სახელმწიფოს, ხოლო შესაბამისობის შემთხვევაში, დამოუკიდებელი ორგანოს მიერ, მოცემული მუხლის მდგომარეობის შესაბამისად.

საშუალო შეწონილი დღიური მოძრაობა ითვალისწინებს 4-ზე მეტ 'e' ეკვივალენტურ ფაქტორს მძიმე ტვირთის გადამზიდავ სატრანსპორტო საშუალებებსა და მსუბუქ ავტომობილებს შორის.

წევრ სახელმწიფოს, და შესაბამისობის შემთხვევაში, დამოუკიდებელ ორგანოს შეუძლია მიმართოს დამტკიცებულ ალტერნატიულ მეთოდებს, რათა გამოიანგარიშოს ხმაურის გადასახადის მოცულობა იმ პირობით, რომ მიღებული შედეგები არ გადააჭარბებს IIIბ მუხლის მე-2 ცხრილით გათვალისწინებულ საცალო ღირებულებას.

წევრ სახელმწიფოს, ხოლო შესაბამისობის შემთხვევაში, დამოუკიდებელ ორგანოს შეუძლია დააწესოს დიფერენცირებული ხმაურის გადასახადები, რათა ხელი შეუწყოს ნაკლებად ხმაურიანი სატრანსპორტო საშუალებებით სარგებლობას იმ პირობით, რომ აღნიშნული არ გამოიწვევს დისკრიმინაციას უცხოური სატრანსპორტო საშუალების მიმართ. დიფერენცირებული ხმაურის გადასახადის დაწესების შემთხვევაში, ყველაზე ხმაურიანი სატრანსპორტო საშუალებების მიმართ განსაზღვრულმა გადასახადებმა არ უნდა გადააჭარბოს IIIბ დანართის მე-2 ცხრილში გათვალისწინებულ ღირებულების ერთეულს და ოთხჯერ - ხმაურის გადასახადს ყველაზე უხმაურო სატრანსპორტო საშუალებების შემთხვევაში.

▼ **M3***დანართი IIIბ***მაქსიმალური საშუალო შეწონილი გარეშე ხარჯის დარიცხვა**

წინამდებარე დანართი განსაზღვრავს იმ პარამეტრებს, რომელთა გამოყენებაც უნდა მოხდეს მაქსიმალური საშუალო შეწონილი გარეშე ხარჯის გამოსათვლელად.

1. საგზაო მოძრაობით გამოწვეული ჰაერის დაბინძურების მაქსიმალური გადასახადი:*ცხრილი 1: ჰაერის დაბინძურების მაქსიმალური დაბეგვრადი გადასახადი*

ცენტი/სატრანსპორტო საშუალება.კილომეტრი	ქალაქგარე გზები (ავტომაგისტრალების ჩათვლით)	საქალაქთაშორისო გზები (ავტომაგისტრალების ჩათვლით)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	0	0
2013 წლის 31 დეკემბრის შემდეგ	3	2
EURO VI	0	0
2017 წლის 31 დეკემბრის შემდეგ	2	1
ნაკლებად დამაბინძურებელი, ვიდრე EURO VI	0	0

პირველი ცხრილით გათვალისწინებული მნიშვნელობები შესაძლებელია გამრავლდეს 2-მდე მამრავლით მთიან რეგიონებში იმ მოცულობით, რაც გამართლებული იქნება გზების დახრილობით, სიმაღლით და/ან ტემპერატურის ინვერსიით.

2. საგზაო მოძრაობით გამოწვეული ხმაურის დაბინძურების მაქსიმალური გადასახადი*ცხრილი 2: ჰაერის დაბინძურების მაქსიმალური დაბეგვრადი გადასახადი*

ცენტი/სატრანსპორტო საშუალება.კილომეტრი	დღე	ღამე
ქალაქგარე გზები (ავტომაგისტრალების ჩათვლით)	1,1	2
საქალაქთაშორისო გზები (ავტომაგისტრალების ჩათვლით)	0,2	0,3

მე-2 ცხრილში წარმოდგენილი მნიშვნელობები შესაძლებელია გამრავლდეს 2-მდე მამრავლით მთიან რეგიონებში იმ მოცულობით, რაც გამართლებული იქნება გზების დახრილობით, ტემპერატურის ინვერსიით და/ან ველების ამფითეატრული ეფექტით.

▼M1

დანართი IV

სატრანსპორტო საშუალების საჩვენებელი კლასის განსაზღვრა

სატრანსპორტო საშუალების კლასები განისაზღვრება ქვემოთ წარმოდგენილი ცხრილის მიხედვით.

სატრანსპორტო საშუალებები იყოფა 0, I, II და III ქვეკატეგორიებად იმ ზიანის მიხედვით, რომელსაც ისინი აყენებენ გზის ზედაპირს, აღმავალი წესით (აღნიშნულიდან გამომდინარე, კლასი III წარმოადგენს საგზაო ინფრასტრუქტურის ყველაზე მეტად დამაზიანებელ კლასს). ზიანი იზრდება გეომეტრიული პროგრესირების გზით ღერძის წონის ზრდასთან ერთად.

7,5 ტონაზე დაბალი მაქსიმალური ნებადართული დატვირთვის წონის მქონე ყოველი ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალება და სატრანსპორტო საშუალების კომბინაცია მიეკუთვნება დაზიანების ტიპს 0.

ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებები

წამყვანი ღერძები პნევმატური დაკიდებით ან ეკვივალენტურად აღიარებული ღერძები ⁽¹⁾		სხვა წამყვანი ღერძის დაკიდების სისტემები		დაზიანების კლასი
ღერძების რაოდენობა და ნებადართული მაქსიმალური საერთო დატვირთვის წონა (ტონა)		ღერძების რაოდენობა და ნებადართული მაქსიმალური საერთო დატვირთვის წონა (ტონა)		
არანაკლებ	ნაკლებ	არანაკლებ	ნაკლებ	
<i>ორღერძიანი</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>სამღერძიანი</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>ოთხღერძიანი</i>				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			
		27	27	II
		29	29	
		31	31	
29	31			
31	32			

⁽¹⁾ დაკიდება აღიარებულია, როგორც ეკვივალენტური, ევროპული გაერთიანებების ფარგლებში მოძრავი გარკვეული საგზაო ავტოსატრანსპორტო საშუალებების შესახებ საბჭოს 1996 წლის 25 ივლისის 96/53/EC

დირექტივის II დანართით გათვალისწინებული განმარტების თანახმად. მაქსიმალური ნებადართული გაბარიტები ეროვნულ და საერთაშორისო მოძრაობაში და მაქსიმალური ნებადართული წონა საერთაშორისო მოძრაობაში (ოფიციალური ჟურნალი L 235, 17.9.1996, გვ. 59). წინამდებარე დირექტივაში ბოლო ცვლილება განხორციელდა ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2002/7/EC დირექტივის საფუძველზე (ოფიციალური ჟურნალი L 67, 9.3.2002, გვ. 47).

სატრანსპორტო საშუალებების კომბინაციები (შესახსრული სატრანსპორტო საშუალებებისა და ავტომატარებლების ჩათვლით)

წამყვანი ღერძები პნევმატური დაკიდებით ან ეკვივალენტურად აღიარებული ღერძები ⁽¹⁾		სხვა წამყვანი ღერძის დაკიდების სისტემები		დაზიანების კლასი	
ღერძების რაოდენობა და ნებადართული მაქსიმალური საერთო დატვირთვის წონა (ტონა)		ღერძების რაოდენობა და ნებადართული მაქსიმალური საერთო დატვირთვის წონა (ტონა)			
არანაკლებ	ნაკლებ	არანაკლებ	ნაკლებ		
<i>2+1 ღერძი</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 ღერძი</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		III
33	33	33	36		
36	38				
<i>2+3 ღერძი</i>					
36	38	36	38	III	
38	40				
		38	40		
<i>3+2 ღერძი</i>					
36	38	36	38	II	
38	40				
		38	40		
		40	44		
40	44				
<i>3+3 ღერძი</i>					
36	38	36	38	I	
38	40			II	
		38	40		
40	44	40	44		