

**1999 թվականի հունիսի 17-ի ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՊԱՌԼԱՄԵՆՏԻ ԵՎ ԽՈՐՀՐԴԻ 1999/62/ԵՀ  
ՀՐԱՀԱՆԳ**

**Որոշակի ենթակառուցվածքներից օգտվելու համար բեռնատար փոխադրամիջոցի  
հարկման մասին**

**(ՊՏ L 187, 20.07.1999թ., էջ 42)**

Փոփոխված՝

Պաշտոնական տեղեկագիր

	թիվ	էջ	ամսաթիվ
Եվրոպական պառլամենտի և Խորհրդի 2006 թվականի մայիսի 17-ի 2006/38/ԵՀ հրահանգով	L 157	8	09.06.2006թ
Խորհրդի 2006թվականի նոյեմբերի 20-ի 2006/103/ԵՀ հրահանգով,	L363	344	20.12.2006թ

Փոփոխված՝

	թիվ	էջ	ամսաթիվ
Չեխիայի Հանրապետության, Էստոնիայի Հանրապետության, Կիպրոսի Հանրապետության, Լատվիայի Հանրապետության, Լիտվայի Հանրապետության, Հունգարիայի Հանրապետության, Մալթայի Հանրապետության, Լեհաստանի Հանրապետության, Սլովենիայի Հանրապետության և Սլովակիայի Հանրապետության անդամակցության պայմաններին և այն Պայմանագրերում կատարվող փոփոխություններին վերաբերող ակտով, որոնցով հիմնադրվում է Եվրոպական միությունը	L236	33	23.09.2003թ.

**ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՊԱՌԼԱՄԵՆՏԻ ԵՎ ԽՈՐՀՐԴԻ 1999 թվականի հունիսի 17-ի 1999/62/ԵՀ  
ՀՐԱՀԱՆԳ**

**Որոշակի ենթակառուցվածքներից օգտվելու համար բեռնատար փոխադրամիջոցների  
հարկման մասին**

ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՊԱՌԼԱՄԵՆՏԸ ԵՎ ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՄԻՈՒԹՅԱՆ ԽՈՐՀՈՒՐԴԸ,

հաշվի առնելով «Եվրոպական համայնքի հիմնադրման մասին» պայմանագիրը եւ,  
մասնավորապես, վերջինիս 71(1) եւ 93-րդ հոդվածները,

հաշվի առնելով Հանձնաժողովից ստացված առաջարկը (1),

հաշվի առնելով Տնտեսական եւ սոցիալական հարցերով կոմիտեի կարծիքը (2),

հաշվի առնելով Տարածաշրջանների հարցերով կոմիտեի կարծիքը (3),

Համաձայնագրի 251-րդ հոդվածով սահմանված ընթացակարգի համաձայն (4),

Քանի որ.

1) անդամ պետություններում տրանսպորտային ընկերությունների միջեւ մրցակցության  
խաթարման վերացման համար պահանջվում է հարկերի հավաքագրման համակարգերի  
ներդաշնակեցում եւ փոխադրող ընկերություններից ենթակառուցվածքներից օգտվելու համար  
վճարների հավաքագրման արդար մեխանիզմների ստեղծում,

2) այս նպատակներին կարելի է հասնել միայն մի քանի փուլերով,

3) հարկերի հավաքագրման համակարգերի ներդաշնակեցման հարցում որոշակի առաջընթաց  
արդեն գրանցվել է «Նավթամթերքի նկատմամբ կիրառվող ակցիզային հարկերի  
կառուցվածքները ներդաշնակեցնելու մասին» Խորհրդի 1992 թվականի հոկտեմբերի 19-ի  
92/81/ԵՏՀ հրահանգի եւ «Նավթամթերքի նկատմամբ կիրառվող ակցիզային հարկերի  
դրույքաչափերը համապատասխանեցնելու մասին» Խորհրդի 1992 թվականի հոկտեմբերի 19-ի  
92/82/ԵՏՀ հրահանգի ընդունմամբ (6),

4) Եվրոպական պառլամենտն ընդդեմ Խորհրդի C-21/94 գործով Եվրոպական համայնքների  
արդարադատության դատարանի 1995 թվականի հուլիսի 5-ի վճռով (7) անվավեր ճանաչեց

«Ապրանքների ճանապարհային փոխադրման համար օգտագործվող որոշակի փոխադրամիջոցների նկատմամբ անդամ պետությունների կողմից հարկերի, ինչպես նաև որոշակի ենթակառուցվածքներից օգտվելու համար ճանապարհային վճարներ եւ ճանապարհներից օգտվելու նպատակով վճարներ կիրառելու մասին». Խորհրդի 1993 թվականի հոկտեմբերի 25-ի 93/89/ԵՏՀ հրահանգը (8)՝ միեւնույն ժամանակ պահպանելով այդ հրահանգի կիրառումը մինչեւ Խորհրդի կողմից նոր հրահանգի ընդունումը, ուստի 93/89/ ԵՏՀ հրահանգը փոխարինվեց սույն Հրահանգով,

5) առկա հանգամանքներում, հարկերի հավաքագրման ազգային համակարգերի կարգավորումը պետք է տարածվի միայն առետրային նպատակներով օգտագործվող՝ որոշակի քաշից ավելի բեռնվածք ունեցող փոխադրամիջոցների վրա,

6) այս նպատակով, նվազագույն դրույքաչափեր պետք է սահմանվեն՝ անդամ պետությունների կողմից փոխադրամիջոցների նկատմամբ ներկայումս կիրառվող հարկերի կամ դրանցից բխող ցանկացած վճարի համար,

7) ճանապարհներին քիչ վնաս պատճառող եւ շրջակա միջավայրը քիչ աղտոտող փոխադրամիջոցների օգտագործումը պետք է խրախուսել տարբեր հարկերի կամ վճարների կիրառմամբ՝ պայմանով, որ այդ տարբերակումները չխոչընդոտեն ներքին շուկայի գործունեությունը,

8) նպատակահարմար է որոշ անդամ պետությունների շնորհել նվազագույն դրույքաչափերից շեղումներ կատարելու համար որոշակի ժամանակահատված՝ սույն Հրահանգով սահմանված մակարդակների ձեռքբերումը հեշտացնելու նպատակով,

9) ներկայումս Համայնքի տրանսպորտային ծառայությունների շուկայի վրա փոքր ազդեցություն ունեցող որոշակի ներքին տեղական տրանսպորտային փոխադրումների նկատմամբ կիրառվում են հարկերի նվազեցված դրույքաչափեր. բնականոն տարանցումն ապահովելու նպատակով անդամ պետություններին պետք է իրավունք ունենան նվազագույն դրույքաչափերից շեղումներ սահմանելու,

10) անդամ պետությունները պետք է իրավունք ունենան կիրառելու հարկերի նվազեցված դրույքաչափեր կամ հարկազատումներ այն փոխադրամիջոցների դեպքում, որոնց օգտագործումը չի ազդում Համայնքի տրանսպորտային ծառայությունների շուկայի վրա,

11) որոշակի առանձնահատուկ իրավիճակները հաշվի առնելու համար պետք է սահմանել ընթացակարգ, որով անդամ պետություններին կարելի է թույլատրել պահպանել հետագա հարկազատումները կամ նվազեցումները,

12) մրցակցության ներկա խաթարումները հնարավոր չէ վերացնել միայն հարկերի կամ վառելիքի ակցիզային հարկերի ներդաշնակեցմամբ. այնուամենայնիվ, մինչև հարկերի հավաքագրման տեխնիկապես եւ տնտեսապես առավել նպատակահարմար ձևերի ընդունումը, նման խաթարումների ծավալը կարող է նվազեցվել ավտոմայրուղին օգտագործելու համար ճանապարհային վճարների կամ ճանապարհներից օգտվելու համար վճարների պահպանման կամ ներդրման հնարավորություն տրամադրելով, ավելին՝ անդամ պետություններին պետք է թույլ տալ վճարներ կիրառել՝ կամուրջներից, թունելներից կամ լեռնային անցումներից օգտվելու համար,

13) Ալպյան լեռների միջով անցնող որոշակի երթուղիների նկատմամբ կիրառվող հատուկ պայմանները հաշվի առնելով՝ անդամ պետությունը կարող է նպատակահարմար գտնել չկիրառել ճանապարհներից օգտվելու վճարները իր ավտոմայրուղու ցանցի հստակ սահմանված հատվածի համար՝ ենթակառուցվածքի հետ կապված վճարների կիրառումը թույլ տալու նպատակով:

14) ճանապարհային վճարները եւ ճանապարհներից օգտվելու համար վճարները չպետք է կիրառվեն խտրականության սկզբունքով, ոչ էլ ավելորդ ձեւակերպումներ ընդգրկեն կամ ստեղծեն խոչընդոտներ ներքին սահմանների վրա. ուստի, պետք է ձեռնարկել համապատասխան միջոցներ՝ թույլ տալու համար ճանապարհային վճարների եւ ճանապարհներից օգտվելու համար վճարների կատարումը ցանկացած պահի եւ վճարման տարբեր ձևերով,

15) ճանապարհներից օգտվելու համար վճարների դրույքաչափերը պետք է հաշվարկվեն ըստ տվյալ ենթակառուցվածքից օգտվելու տեսողության եւ տարբերակվեն տրանսպորտային միջոցներով պայմանավորված ծախսերի հիման վրա,

16) հաշվի առնելով աշխարհագրական դիրքով պայմանավորված դժվարությունները՝ Հունաստանում գրանցված փոխադրամիջոցների համար պետք է ժամանակավորապես կիրառվեն ճանապարհներից օգտվելու համար վճարների նվազեցված դրույքաչափեր,

17) ճանապարհային վճարների եւ ճանապարհներից օգտվելու համար վճարների համանման կիրառումն ապահովելու համար անհրաժեշտ է սահմանել դրանց կիրառման ձեւերը՝ որոշելու համար որոշակի կանոններ, ինչպիսիք այն ենթակառուցվածքի առանձնահատկություններն են, որոնց նկատմամբ դրանք կիրառվում են, որոշակի դրույքաչափերի առավելագույն մակարդակը եւ այլ ընդհանուր պայմաններ, որոնք պետք է բավարարել. ճանապարհային վճարների կշռված միջինը պետք է հաշվարկվի համապատասխան ենթակառուցվածքի ցանցի շինարարության, սպասարկման եւ զարգացման ծախսերի հիման վրա,

18) անդամ պետությունները պետք է կարողանան ճանապարհներից օգտվելու համար վճարներից կամ ճանապարհային վճարներից ստացված գումարի որոշակի տոկոս հատկացնել՝ շրջակա միջավայրի պաշտպանության եւ տրանսպորտային ցանցերի հավասարաչափ զարգացման համար՝ պայմանով, որ այդ գումարը հաշվարկվի սույն Հրահանգի դրույթներին համապատասխան:

19) սույն Հրահանգով նախատեսված՝ եվրոն ընդունած անդամ պետությունների ազգային արժույթով արտահայտված գումարները սահմանվել են 1999 թվականի հունվարի 1-ին, երբ եվրոյի արժեքը որոշվել էր 1998 թվականի դեկտեմբերի 31-ի «Եվրոյի եւ եվրոն ընդունած անդամ պետությունների արժույթների փոխարկման դրույքաչափերի մասին» 2866/98 հրահանգի համաձայն (9), նպատակահարմար է, որ եվրոն չընդունած անդամ պետություններն ամեն տարի վերանայեն սույն Հրահանգում նախատեսված՝ ազգային արժույթով արտահայտված գումարները եւ համապատասխանեցնեն դրանք՝ անհրաժեշտության դեպքում հաշվի առնելով փոխարժեքի փոփոխությունները. ազգային արժույթի հետ կապված կարգավորումները կարող են պարտադիր չլինել, եթե նոր փոխարժեքի կիրառումից բխող փոփոխությունը ցածր է որոշակի տոկոսային մակարդակից,

20) պետք է կիրառել տարածքայնության սկզբունքը. երկու կամ ավելի անդամ պետություններ կարող են համագործակցել ճանապարհներից օգտվելու համար վճարների ընդհանուր համակարգ ներդնելու նպատակով, որը պետք է բավարարի որոշ լրացուցիչ պայմաններ,

21) համաչափության սկզբունքի համաձայն՝ սույն Հրահանգով սահմանվում են նվազագույն պահանջներ՝ Համաձայնագրի 5-րդ հոդվածի երրորդ պարբերությամբ սահմանված նպատակներին հասնելու համար,

22) պետք է սահմանել սեղմ ժամանակացույց՝ սույն Հրահանգի դրույթների վերանայման եւ դրանք փոփոխելու նպատակահարմարությունը դիտարկելու համար, անհրաժեշտության դեպքում՝ առավել տարածքային գանձման համակարգ ստեղծելու նպատակով,

ԸՆԴՈՒՆԵՑԻՆ ՍՈՒՅՆ ՀՐԱՀԱՆԳԸ.

## **ԳԼՈՒԽ I**

### **Ընդհանուր դրույթներ**

#### *Հոդված 1*

Սույն Հրահանգի գործողությունը տարածվում է 2-րդ հոդվածով սահմանված՝ տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ կիրառվող հարկերի, ճանապարհային վճարների եւ ճանապարհներից օգտվելու համար վճարների վրա:

Սույն Հրահանգի գործողությունը չի տարածվում բացառապես անդամ պետությունների ոչ եվրոպական տարածքներում փոխադրումներ իրականացնող տրանսպորտային միջոցների վրա:

Այն նաեւ չպետք է տարածվի Կանարյան կղզիներում, Սեուտայում կամ Մելիլլայում, Ազորյան կղզիներում կամ Մադեյրա կղզում գրանցված եւ բացառապես այդ տարածքներում կամ այդ տարածքների միջեւ ու համապատասխանաբար Իսպանիայի եւ Պորտուգալիայի մայրցամաքային տարածքներում փոխադրումներ իրականացնող տրանսպորտային միջոցների վրա:

#### *Հոդված 2*

Սույն Հրահանգի նպատակներով.

ա) «տրանսեվրոպական ճանապարհային ցանց» նշանակում է «Տրանսեվրոպական տրանսպորտի ցանցի մշակման համայնքային ուղեցույցի մասին» Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 1996 թվականի հուլիսի 23-ի թիվ 1692/96/ԵՀ որոշմանը կից I-ին հավելվածի 2-րդ

բաժնում սահմանված ճանապարհային ցանց՝ ցուցադրված քարտեզներով: Քարտեզները վերաբերում են համապատասխան բաժիններին, որոնք նշված են այդ որոշման II հավելվածի եզրափակիչ մասում,

աա) «շինարարական ծախսեր» նշանակում է այն ծախսերը, որոնք վերաբերում են շինարարությանը, այդ թվում, հարկ եղած դեպքում, հետեւյալի ֆինանսավորման ծախսերին.

– նոր ենթակառուցվածք կամ նոր ենթակառուցվածքների բարեկարգում (ներառյալ էական կառուցվածքային վերանորոգումը)

- ենթակառուցվածք կամ ենթակառուցվածքների բարեկարգում (ներառյալ էական կառուցվածքային վերանորոգումները), որը պետք է ավարտվի 2008 թվականի հունիսի 10-ից առաջ 30 տարուց ոչ ավելի ժամանակահատվածում, եթե ճանապարհային վճարների հետ կապված կարգավորումները գործում են արդեն 2008 թվականի հունիսի 10-ի դրությամբ կամ պետք է ավարտվեն 2008 թ. հունիսի 10-ից հետո ներմուծված որեւէ ճանապարհային վճարի միջոցառման հաստատումից առաջ 30 տարուց ոչ ավելի ժամանակահատվածում: Այս ժամանակահատվածներից առաջ ավարտված ենթակառուցվածքների կամ ենթակառուցվածքների բարեկարգումների հետ կապված ծախսերը կարող են համարվել շինարարական ծախսեր, եթե.

i) անդամ պետությունը հաստատել է ճանապարհային վճարների մի համակարգ, որով նախատեսվում է այս ծախսերի փոխհատուցում ճանապարհային վճարների օպերատորի կողմից պայմանագրի կամ այլ իրավական ակտերի միջոցով, որոնք համարժեք ազդեցություն ունեն, եւ որոնք ուժի մեջ են մտնում նախքան 2008 թվականի հունիսի 10-ը կամ

ii) անդամ պետությունը կարող է ցույց տալ, որ տվյալ ենթակառուցվածքի կառուցման համար պահանջվում է 30 տարուց ավելի շինարարական նախագծում:

Ցանկացած դեպքում, շինարարական ծախսերի մասնաբաժինը, որը պետք է հաշվի առնվի, չպետք է գերազանցի ենթակառուցվածքի բաղադրիչների տվյալ պահի նախագծման ժամանակահատվածի մասնաբաժինը, որը դեռ ընթացքի մեջ է 2008 թվականի հունիսի 10-ին կամ այն պահին, երբ նոր ճանապարհային վճարների հետ կապված կարգավորումներ են ներմուծվում, եթե այդ ամսաթիվն ավելի ուշ է:

Ենթակառուցվածքի կամ ենթակառուցվածքների բարեկարգման ծախսերը կարող են ներառել ենթակառուցվածքի որեւէ մասնավոր ծախս, որը նախատեսված է նվազեցնելու ձայնի հետ կապված անհարմարությունը կամ բարելավել ճանապարհային անվտանգությունը եւ ենթակառուցվածքի օպերատորի կողմից կատարված իրական ծախսերը, որոնք համապատասխանում են օբյեկտիվ շրջակա միջավայրի տարրերին, ինչպես, օրինակ՝ հողի աղտոտման դեմ պաշտպանությունը,

աբ) «Ֆինանսավորման ծախսեր» նշանակում է պարտքերից տոկոսներ եւ (կամ) որեւէ այլ սեփական կապիտալի ֆինանսավորում, որը տրամադրված է բաժնետերերի կողմից,

ագ) «Էական կառուցվածքային վերանորոգումներ» նշանակում է կառուցվածքային վերանորոգումներ՝ բացառությամբ այն վերանորոգումների, որոնք այլեւս օգտակար չեն ճանապարհին օգտագործողների համար, օրինակ, եթե վերանորոգման աշխատանքը փոխարինվել է ճանապարհի մակերեսի հետագա վերանորոգմամբ կամ այլ շինարարական աշխատանքով,

բ) «ճանապարհային վճար» նշանակում է հաստատագրված գումար, որը վճարվում է փոխադրամիջոցի համար 7(1) հոդվածում նշված ենթակառուցվածքներով որոշակի տարածք անցնելու դեպքում. գումարը կախված է անցած տարածությունից եւ փոխադրամիջոցի տեսակից,

բա) «ճանապարհային վճարների կշռված միջին» նշանակում է ճանապարհային վճարներից ստացված ընդհանուր եկամուտը որոշակի ժամանակահատվածում՝ բաժանված փոխադրամիջոցների անցած կիլոմետրաժի վրա որոշակի ցանցում, որն այդ պահին ենթակա է ճանապարհային վճարների: Թե եկամուտը եւ թե փոխադրամիջոցի կիլոմետրաժը հաշվվում է այն փոխադրամիջոցների նկատմամբ, որոնց դեպքում կիրառվում է ճանապարհային վճարը,

գ) «ճանապարհներից օգտվելու համար վճար» նշանակում է հաստատագրված գումարի վճարում, որով ամրագրվում է փոխադրամիջոցի՝ որոշակի ժամանակահատվածում 7(1) հոդվածում նշված ենթակառուցվածքներից օգտվելու իրավունքը,

դ) «փոխադրամիջոց» նշանակում է ավտոմեքենա կամ կցասայլով ավտոմեքենա, որը նախատեսված է բացառապես ճանապարհով ապրանքներ փոխադրելու համար եւ ունի 3.5 տոննայից ոչ պակաս առավելագույն թույլատրելի բեռնատարողություն,



ե) «EURO 0», «EURO I», «EURO II», «EURO III», «EURO IV», «EURO V», «EEV» դասակարգի փոխադրամիջոց նշանակում է այնպիսի փոխադրամիջոց, որը բավարարում է 0 հավելվածում սահմանված արտանետումների սահմանաչափերը,

զ) «փոխադրամիջոցի տեսակ» նշանակում է մի կատեգորիա, որին փոխադրամիջոցը դասվում է տնիների թվի, դրանց չափումների կամ քաշի, կամ փոխադրամիջոցը դասակարգելու այլ գործոնների համաձայն, որոնք ցույց են տալիս ճանապարհի վնասվածքը, օրինակ՝ IV հավելվածում սահմանված ճանապարհի վնասվածքի դասակարգման համակարգը՝ պայմանով, որ կիրառվող դասակարգման համակարգը հիմնված լինի փոխադրամիջոցի բնութագրերի վրա, որոնք կամ արտահայտված են բոլոր անդամ պետություններում կիրառվող փոխադրամիջոցի փաստաթղթերում կամ տեսանելիորեն ակնհայտ են,

է) «կոնցեսիոն պայմանագիր» նշանակում է «հանրային աշխատանքների կոնցեսիա» կամ «ծառայության կոնցեսիա», որը սահմանված է «Հանրային աշխատանքների պայմանագրերի, հանրային մատակարարման պայմանագրերի եւ հանրային ծառայությունների պայմանագրերի տրամադրման ընթացակարգերի համակարգման մասին» 2004 թ. մարտի 31-ի Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2004/18/ԵՀ հրահանգի 1-ին հոդվածով,

ը) «կոնցեսիոն ճանապարհային վճար» նշանակում է ճանապարհային վճար, որը գանձվում է կոնցեսիոնների կողմից կոնցեսիոն պայմանագրին համապատասխան:

## ԳԼՈՒԽ II

### Փոխադրամիջոցների նկատմամբ կիրառվող հարկեր

#### Հոդված 3

1. Հավելվածում նշված՝ փոխադրամիջոցների նկատմամբ կիրառվող հարկերն են՝

– Բելգիա

taxe de circulation sur les véhicules automobiles/ /verkeersbelasting op de autovoertuigen,

Բուլղարիա

данък върху превозните средства,

A1

Չեխիայի Հանրապետություն

silniční daň,

- Դանիա

vaegtafgift of motorkeretrajer m.v.,

- Գերմանիա

Kraftfahrzeugsteuer,

Ա1

Էստոնիա

raskeveokimaks,

- Հունաստան

Τέλη κυκλοφορίας

- Իսպանիա

(a) impuesto sobre vehiculos de traccion mecanica;

(b) impuesto sobre actividades economicas (solely as regards the amount of the levies charged for motor vehicles),

- Ֆրանսիա

1) ՊՏ L 134, 30.04.2004թ., էջ 114: Հանձնաժողովի թիվ 2083/2005 կանոնակարգով (ԵՀ) վերջին անգամ փոփոխված կանոնակարգ (ՊՏ L 333, 20.12.2005թ., էջ 28):

(a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers;

(b) taxe différentielle sur les véhicules a moteur,

- Իռլանդիա

vehicle excise duty,

Իտալիա

(a) tassa automobilistica;

(b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica,

Ա1

Կիպրոս

Τέλη Κυκλοφορίας Οχημάτων,

— Latvia:

transportlīdzekļa ikgadējā nodeva,

Լիտվա

(a) Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojų mokestis;

(b) Mokestis už Lietuvoje įregistruotas krovinines transporto priemones,

Լյուքսեմբուրգ

taxe sur les véhicules automoteurs,

Ա1

Հունգարիա

gépjárműadó,

Մալթա

licenzja tat-triq/road licence fee,

– Նիդերլանդներ

motorrijtuigenbelasting,

– Ավստրիա

Kraftfahrzeugsteuer,

U1

Լեհաստան

podatek od środków transportowych,

– Պորտուգալիա

(a) imposto de camionagem;

(b) imposto de circulação,

Ռումինիա

Taxa asupra mijloacelor de transport,

A1

Սլովենիա

letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila,

Սլովակիա

cestná daň,

– Ֆինլանդիա

varsinainen ajoneuvovero//egentlig fordonskatt,

– Շվեդիա

fordonskatt,

– Միացյալ Թագավորություն

(a) vehicle excise duty;

(b) motor vehicles licence.

2. Անդամ պետությունները, որոնք փոխարինում են 1-ին պարբերության մեջ նշված որեւէ հարկատեսակ մեկ այլ նմանատիպ հարկատեսակով, ծանուցում են Հանձնաժողովին, որը կատարում է անհրաժեշտ փոփոխությունները:

#### Հոդված 4

3-րդ հոդվածում նշված հարկերի գանձման եւ հավաքագրման կարգը սահմանվում է յուրաքանչյուր անդամ պետության կողմից:

#### Հոդված 5

3-րդ հոդվածում նշված՝ անդամ պետություններում գրանցված փոխադրամիջոցների նկատմամբ կիրառվող հարկերը գանձվում են միայն գրանցման անդամ պետության կողմից:

#### Հոդված 6

1. Անկախ 3-րդ հոդվածում նշված հարկերի կառուցվածքից՝ անդամ պետություններն են սահմանում դրույքաչափերը՝ ապահովելու համար, որ 1-ին հավելվածում նշված յուրաքանչյուր դասի կամ ենթադասի փոխադրամիջոցի համար կիրառվող հարկային դրույքաչափը չլինի սույն հավելվածում սահմանված նվազագույնից ցածր:

Սույն Հրահանգն ուժի մեջ մտնելու պահից 2 տարվա ընթացքում Հունաստանը, Իտալիան, Պորտուգալիան եւ Իսպանիան իրավունք ունեն կիրառելու 1-ին հավելվածում սահմանված նվազագույն դրույքաչափից ցածր, սակայն 65 %-ից ոչ ցածր դրույքաչափեր:

2. Անդամ պետությունները կարող են հետեւյալ փոխադրամիջոցների համար կիրառել նվազեցված դրույքաչափեր կամ հարկերից ազատել՝

ա) հրշեջ եւ այլ արտակարգ իրավիճակների ծառայությունների, ինչպես նաեւ ոստիկանության կողմից ազգային կամ քաղաքացիական պաշտպանության նպատակներով օգտագործվող փոխադրամիջոցները, ինչպես նաեւ ճանապարհների սպասարկման համար օգտագործվող փոխադրամիջոցները.

բ) այն փոխադրամիջոցները որոնք երթեւեկում են գրանցման անդամ պետության հանրային ճանապարհներով ոչ կանոնավոր կարգով եւ օգտագործվում են այն ֆիզիկական կամ իրավաբանական անձանց կողմից, որոնց հիմնական գործունեությունը ապրանքների փոխադրումը չէ՝ պայմանով, որ այս փոխադրամիջոցներով իրականացվող փոխադրումները

չեն հանգեցնում մրցակցության խաթարման եւ ենթակա են Հանձնաժողովի համաձայնությանը:

3. ա) Խորհուրդը, Հանձնաժողովի առաջարկությամբ եւ միաձայն ընդունված որոշմամբ, կարող է իրավունք վերապահել անդամ պետությանը հետագայում կիրառել փոխադրամիջոցների նկատմամբ կիրառվող հարկերից ազատումը կամ հարկերի նվազեցումը՝ հիմք ընդունելով սոցիալ-տնտեսական բնույթի կամ տվյալ պետության ենթակառուցվածքի հետ կապված հատուկ քաղաքականությունները: Նման հարկազատումը կամ նվազեցումները կարող են կիրառվել միայն այդ անդամ պետությունում գրանցված փոխադրամիջոցների նկատմամբ, որոնք իրականացնում են փոխադրումներ բացառապես իր տարածքի հստակ նախանշված մասում:

բ) Յուրաքանչյուր անդամ պետություն, որը ցանկանում է շարունակել կիրառել հարկերից ազատումը կամ նվազեցումը, տեղեկացնում է Հանձնաժողովին դրա մասին, ինչպես նաեւ Հանձնաժողովին փոխանցում բոլոր անհրաժեշտ տեղեկությունները: Հանձնաժողովը տեղեկացնում է մյուս անդամ պետություններին առաջարկված հարկազատման կամ նվազեցման մասին մեկամսյա ժամկետում:

Խորհուրդն իրավունք ունի պահպանելու առաջարկված հարկազատումը կամ նվազեցումը, եթե առաջին ենթապարբերության համաձայն, մյուս անդամ պետություններին տեղեկացնելու օրվանից երկու ամսվա ընթացքում ոչ Հանձնաժողովը, ոչ էլ որեւէ անդամ պետություն չի պահանջել, որպեսզի Խորհուրդը քննի այդ հարցը:

4. Չսահմանափակելով 1-ին պարբերության երկրորդ ենթապարբերության եւ սույն հոդվածի 2-րդ ու 3-րդ պարբերությունների կամ 1992 թվականի դեկտեմբերի 7-ի «Անդամ պետությունների միջեւ որոշակի համակցված փոխադրման համար ընդհանուր կանոններ սահմանելու մասին» Խորհրդի 92/106/ԵՏՀ հրահանգի գործողությունը (11), անդամ պետությունները չեն կարող ազատել 3-րդ պարբերությունում նշված հարկերից կամ նվազեցնել դրանք, եթե դրա հետեանքով գանձվող հարկը կլինի պակաս, քան սույն հոդվածի 1-ին պարբերությունում նշված նվազագույնից չափը:

### ԳԼՈՒԽ III

#### **Ճանապարհային եւ ճանապարհներից օգտվելու համար վճարներ**

##### *Հոդված 7*

1. Անդամ պետությունները կարող են պահպանել կամ ներմուծել ճանապարհային վճարներ եւ (կամ) ճանապարհներից օգտվելու համար վճարներ տրանսեվրոպական ճանապարհային ցանցում կամ դրա հատվածներում միայն 2-րդ եւ 12-րդ պարբերություններում սահմանված պայմանների համաձայն: Այն չպետք է հակասի անդամ պետության իրավունքին՝ Համաձայնագրի համապատասխան ճանապարհային վճարներ եւ (կամ) ճանապարհներից օգտվելու նպատակով վճարներ կիրառել այն ճանապարհների համար, որոնք ներառված չեն տրանսեվրոպական ճանապարհային ցանցում, մասնավորապես՝ զուգահեռ ճանապարհների համար, որոնց դեպքում երթելակությունը կարող է շեղվել տրանսեվրոպական ճանապարհային ցանցից եւ (կամ) որոնք ուղղակի մրցակցության մեջ են այդ ցանցի որոշ հատվածների հետ կամ այլ տեսակի ավտոմեքենաների նկատմամբ, որոնց վրա չի տարածվում տրանսեվրոպական ճանապարհային ցանցում «փոխադրամիջոցի» սահմանումը՝ պայմանով, որ ճանապարհային վճարների եւ (կամ) ճանապարհներից օգտվելու նպատակով նման ճանապարհների համար վճարների սահմանմամբ միջազգային երթելակության նկատմամբ խտրականություն չի դրսեւորվում, եւ օպերատորների միջեւ մրցակցությունը չի խաթարվում:

1ա. Եթե անդամ պետությունը որոշում է պահպանել կամ ներմուծել ճանապարհային վճարներ եւ (կամ) ճանապարհներից օգտվելու համար վճարներ տրանսեվրոպական ճանապարհային ցանցի միայն որոշ հատվածներում, մյուս հատվածների համար համապատասխան հարկազատումները (այնպիսի պատճառներով, ինչպիսիք նրանց մեկուսացումը կամ խիտ երթելակության ցածր մակարդակը կամ աղտոտվածությունն են կամ այն դեպքերում, երբ դա անհրաժեշտ է՝ ճանապարհային վճարների հետ կապված նոր կարգավորում ներմուծելու համար) չպետք է միջազգային երթելակության նկատմամբ որեւէ խտրականության հանգեցնեն:

2. ա) Անդամ պետությունը կարող է ճանապարհային վճարներ եւ (կամ) ճանապարհներից օգտվելու համար վճարներ պահպանել կամ ներմուծել միայն այն փոխադրամիջոցների նկատմամբ, որոնք 12 տոննայից ոչ պակաս թույլատրելի բեռնվաճառի քաշ ունեն: Եթե անդամ

պետությունը նախընտրում է կիրառել ճանապարհային վճարներ եւ (կամ) ճանապարհներից օգտվելու համար վճարներ այն փոխադրամիջոցների նկատմամբ, որոնք ունեն սրանից ավելի ցածր քաշ, կիրառվում են սույն Հրահանգի դրույթները:

բ) Ճանապարհային վճարները եւ (կամ) ճանապարհներից օգտվելու համար վճարները կիրառելի են բոլոր փոխադրամիջոցների նկատմամբ՝ սկսած 2012 թվականից:

գ) Անդամ պետությունը կարող է շեղում կատարել (բ) կետում սահմանված պահանջից, եթե նա համարում է, որ ճանապարհային վճարի կիրառումը 12 տոննայից պակաս փոխադրամիջոցների նկատմամբ՝

– կհանգեցնի էական բացասական հետեւանքների երթելեկության ազատ տեղաշարժի, շրջական միջավայրի, ձայնի մակարդակի, խիտ երթելեկության կամ առողջության համար, կամ

– կառաջացնի վարչական ծախսեր, որոնք կգերազանցեն ստացված լրացուցիչ եկամտի 30%-ը:

3. Ճանապարհային վճարները եւ ճանապարհներից օգտվելու համար վճարները չեն կարող երկուսը միասին միաժամանակ կիրառվել փոխադրամիջոցի միեւնույն կատեգորիայի նկատմամբ մեկ ճանապարհային հատվածի օգտագործման համար:

1) ՊՏ L 368, 17.12.1992թ., էջ 38:

Այնուամենայնիվ, անդամ պետությունները կարող են նաեւ կիրառել ճանապարհային վճարներ այն ցանցերի համար, որտեղ կամուրջներից, թունելներից եւ լեռնային անցումներից օգտվելու նպատակով ճանապարհներից օգտվելու վճարներ են գանձվում:

4. Ճանապարհային վճարները եւ ճանապարհներից օգտվելու համար վճարները կիրառվում են առանց ուղղակի կամ անուղղակի խտրականության՝ անկախ փոխադրողի ազգությունից կամ փոխադրող ռեզիդենտության երկրից կամ վայրից, կամ փոխադրամիջոցի գրանցումից, կամ փոխադրամիջոցի ծագման կամ առաքման վայրից:

4ա. Անդամ պետությունները կարող են նախատեսել նվազեցված ճանապարհային վճարներ եւ ճանապարհներից օգտվելու համար վճարներ կամ ճանապարհային վճարները եւ ճանապարհներից օգտվելու վճարները վճարելու պարտականությունից ազատում այն փոխադրամիջոցների դեպքում, որոնք «Ճանապարհային տրանսպորտում ձայնագրող



սարքերի մասին» Խորհրդի 1985 թվականի դեկտեմբերի 20-ի թիվ 3821/85 կանոնակարգի (ԵՏՀ) (1) համաձայն, ազատված են ձայնագրող սարքավորումներ տեղադրելու եւ կիրառելու պարտավորությունից եւ այն դեպքերի նկատմամբ, որոնք կարգավորվում են եւ ենթակա են սույն Հրահանգի 6(2) հոդվածի (ա) եւ (բ) կետերով սահմանված պայմաններին:

4բ. Քանի որ վճարման այն համակարգերը, որոնցով կարող են կիրառվել զեղչեր կամ ճանապարհային վճարների նվազեցումներ՝ մշտական հաճախորդների համար, կարող են օգնել ենթակառուցվածքի օպերատորին զգալիորեն կրճատելու վարչական ծախսերը, ապա անդամ պետությունները կարող են սահմանել նման զեղչեր եւ նվազեցումներ՝ պայմանով, որ՝

- դրանք բավարարում են 10 (ա) պարբերությամբ սահմանված պայմանները,
- դրանք բավարարում են Համաձայնագրի, մասնավորապես, դրա 12-րդ, 49-րդ, 86-րդ եւ 87-րդ հոդվածների պայմանները,
- դրանք չեն խաթարում մրցակցությունը ներքին շուկայում,
- ստացված վճարման համակարգը գծային է, համամասնական, բոլոր օգտագործողներին մատչելի է միեւնույն պայմաններով եւ չի հանգեցնում լրացուցիչ ծախսերի, որոնք անցնում են այլ օգտագործողներին ավելի բարձր ճանապարհային վճարների ձեւով:

Նման զեղչերը կամ նվազեցումները ոչ մի դեպքում չպետք է գերազանցեն զեղչերի կամ նվազեցումների համար չհավակնող միատեսակ փոխադրամիջոցի կողմից վճարված ճանապարհային վճարի 13 %-ը:

4գ. Զեղչերի եւ նվազեցումների բոլոր փաթեթների մասին տեղեկացնում են Հանձնաժողովին, որը ստուգում է դրանց համապատասխանությունը 4ա եւ 4բ պարբերություններում սահմանված պայմաններին եւ հաստատում է դրանք 9գ (2) հոդվածում նշված ընթացակարգի համաձայն:

5. Ճանապարհային վճարները եւ ճանապարհներից օգտվելու վճարները պետք է կիրառվեն եւ գանձվեն, իսկ վճարումները՝ վերահսկվեն այնպես, որ հնարավորինս քիչ խաթարվի ազատ երթեւեկությունը եւ Համայնքի ներքին սահմաններում չառաջանա որեւէ պարտադիր հսկողության կամ ստուգումների անհրաժեշտություն: Անդամ պետություններն այս նպատակով համագործակցում են միմյանց հետ՝ մշակելու համար այնպիսի մեթոդներ, որոնք հնարավորություն կտան փոխադրողին կատարելու ճանապարհներից օգտվելու համար վճարումները շուրջօրյա, առնվազն խոշոր առեւտրի կետերում՝ օգտագործելով վճարումների

բոլոր ընդունված միջոցներն այն անդամ պետությունների տարածքում եւ դրանց տարածքից դուրս, որտեղ դրանք կիրառվում են: Անդամ պետությունները կարող են ճանապարհային վճարումների եւ ճանապարհներից օգտվելու համար վճարումների կատարման կետերն ապահովել համապատասխան սարքավորումներով՝ նորմալ ճանապարհային անվտանգության ստանդարտներին համապատասխանությունն ապահովելու նպատակով:

6. Ճանապարհային վճարների եւ ճանապարհներից օգտվելու վճարների գանձման միջոցառումները ֆինանսապես կամ որեւէ այլ կերպ ճանապարհների ցանցի ոչ մշտական օգտագործողների համար չպետք է առաջացնեն անբարենպաստ դրություն: Մասնավորապես, եթե անդամ պետությունը հավաքագրում է ճանապարհային վճարներ եւ ճանապարհներից օգտվելու վճարներ բացառապես մի համակարգի միջոցով, որով պահանջվում է փոխադրամիջոցի վրա ունենալ սարք, ապա այն այդ համապատասխան սարքերը տրամադրում է վարչական եւ տնտեսական կարգավորումներին համաձայն:

7. Բոլոր կատեգորիաներին դասվող փոխադրամիջոցների համար ճանապարհներից օգտվելու վճարները, այդ թվում վարչական ծախսերը, սահմանվում են համապատասխան անդամ պետության կողմից՝ 2-րդ հավելվածում սահմանված առավելագույն դրույքաչափից ոչ բարձր:

8. Ճանապարհներից օգտվելու համար վճարները համամասնական են տվյալ ենթակառուցվածքից օգտվելու տեսողությանը:

Անդամ պետությունը կարող է կիրառել տվյալ պետությունում գրանցված փոխադրամիջոցների համար միայն տարեկան դրույքաչափեր:

9. Ճանապարհային վճարները հենվում են միայն ենթակառուցվածքների ծախսերի փոխհատուցման սկզբունքի վրա: Մասնավորապես, ճանապարհային վճարների կշռված միջինը կազմում են համապատասխան ենթակառուցվածքի ցանցի շինարարության, սպասարկման, շահագործման եւ զարգացման ծախսերը: Ճանապարհային վճարների կշռված միջինը կարող է նաեւ ներառել կապիտալից շահույթը կամ շահութային մարժան, որոնք հենվում են շուկայի պայմանների վրա:

10. ա) չհակասելով ճանապարհային վճարների կշռված միջինին, անդամ պետությունները կարող են նշանակել տարբեր ճանապարհային վճարների կշռված միջիններ այնպիսի նպատակներով, ինչպիսիք շրջակա միջավայրին հասցված վնասը, խիտ երթուղիության

խնդիրները լուծելը, ենթակառուցվածքի վնասը նվազագույնին հասցնելը, տվյալ ենթակառուցվածքի կիրառության օպտիմալացնելը կամ ճանապարհային անվտանգությունը խթանելն են՝ պայմանով, որ նման տարբերակումը.

– հետապնդվող նպատակին համամասնական է,

– թափանցիկ է եւ ոչ խտրական, մասնավորապես, ինչ վերաբերում է փոխադրողի ազգությանը, փոխադրողի ռեզիդենտության երկրին կամ վայրին կամ փոխադրամիջոցի գրանցմանը, կամ փոխադրամիջոցի ծագման, կամ առաքման վայրին,

– նախատեսված չէ լրացուցիչ ճանապարհային վճարի եկամուտ, եկամտի չկանխամտածված ավելացում ստանալու համար (որը հանգեցնում է 9-րդ պարբերության հետ անհամապատասխան ճանապարհային վճարների կշռված միջինի), որոնք հակակշռի մեջ են դրվում տարբերակման կառուցվածքի փոփոխության հետեւանքով, որը պետք է իրականացվի այն հաշվարկային տարվա վերջից հաշված երկու տարվա ընթացքում, որի ընթացքում լրացուցիչ եկամուտը ստացվում է,

– հարգում է առավելագույն ճկունության շեմը, որը սահմանված է (բ) կետում:

բ) (ա) կետի պայմաններին համապատասխան, ճանապարհային վճարների դրույքաչափերը կարող են տատանվել համաձայն

– Օ հավելվածում սահմանված EURO արտանետման դասի՝ ներառյալ PM եւ NO<sub>x</sub>-ի մակարդակը՝ պայմանով, որ ոչ մի ճանապարհային վճար չի գերազանցում ճանապարհային վճարի 100%-ից ավելին, որը գանձվում է արտանետման ամենախիստ չափանիշները բավարարող նմանատիպ փոխադրամիջոցների նկատմամբ. եւ (կամ)

– օրվա ժամը, օրվա տեսակը կամ սեզոնը՝ պայմանով, որ՝

բ) ոչ մի ճանապարհային վճար չի գերազանցում օրվա ամենաէժան ժամանակահատվածում, ամենաէժան օրվա տեսակի եւ սեզոնի ժամանակ գանձվող ճանապարհային վճարի 100 % տոկոսը կամ

ii) եթե ամենաէժան ժամանակահատվածը հաշվարկված է զրո, ապա օրվա ամենաթանկ ժամանակահատվածի, ամենաթանկ օրվա տեսակի եւ սեզոնի հետ կապված տուգանքը չի

կարող լինել ավելին, քան այն ճանապարհային վճարի 50 %-ից ավելին, որն այլապես կիրառելի կլիներ տվյալ փոխադրամիջոցի նկատմամբ:

Անդամ պետություններից պահանջվում է տարբերակել այն դրույքաչափերը, որով ճանապարհային վճարները, առաջին պարբերության համաձայն, գանձվում են 2010 թվականից ոչ ուշ, իսկ կոնցեսիոն պայմանագրերի դեպքում՝ երբ կոնցեսիոն պայմանագիրը վերանայվում է:

Անդամ պետությունները, այնուամենայնիվ, կարող են շեղում կատարել այս պահանջից, եթե.

i) այն լրջորեն կվնասի ճանապարհային վճարների համակարգի ամբողջականությունն իր տարածքում,

ii) տվյալ ճանապարհային վճարի համակարգի համար տեխնիկապես գործնական կլիներ նման տարբերակում սահմանելը,

կամ

iii) դա կհանգեցնի ամենաաղտոտող փոխադրամիջոցների հեռացմանը տրանսեվրոպական ճանապարհային ցանցից՝ ճանապարհային անվտանգության եւ հանրային առողջության առումով համապատասխան ազդեցություններով:

Հանձնաժողովին տեղեկացնում են նման ցանկացած շեղման մասին:

գ) (ա) կետի պայմանների համաձայն, ճանապարհային վճարների դրույքաչափերը բացառիկ դեպքերում, Եվրոպայի համար բարձր հետաքրքրություն ներկայացնող մասնավոր ծրագրերի համար ենթակա են տարբերակման այլ ձեւերի՝ նման ծրագրերի առեւտրային կենսունակությունն ապահովելու նպատակով, երբ դրանք փոխադրամիջոցների այլ ձեւերի հետ ուղղակի մրցակցության են ենթարկվում:

– ստացված վճարման համակարգը գծային է, համամասնական, հանրորեն հրապարակված, միեւնույն պայմաններով մատչելի է բոլոր օգտագործողներին եւ չի հանգեցնում լրացուցիչ ծախսերի, որոնք ավելի բարձր ճանապարհային վճարների ձեւով անցնում են այլ օգտագործողների: Հանձնաժողովը ստուգում է այս կետի համապատասխանեցման պայմանները՝ նախքան տվյալ վճարման համակարգն իրականացնելը:

11. Չհակասելով 9(1) եւ 1(ա) հոդվածների գործողությանը՝ բացառիկ դեպքերում, որոնք վերաբերում են լեռնային շրջաններում ենթակառուցվածքներին, եւ Հանձնաժողովին տեղեկացնելուց հետո, հավելագին կարող է ավելացվել որոշակի ճանապարհային հատվածների ճանապարհային վճարների վրա.

ա) որոնք ենթակա են շատ խիտ երթելակության, որն ազդում է փոխադրամիջոցների ազատ տեղաշարժի վրա, կամ

բ) դրա օգտագործումը փոխադրամիջոցների կողմից շրջակա միջավայրի էական վնասի պատճառ կարող է լինել՝ պայմանով, որ

– հավելագնից ստացված եկամուտը ներդրվում է Եվրոպայի համար հետաքրքրություն ներկայացնող առաջնային այն ծրագրերում, որոնք նշված են թիվ 884/2004/ԵՀ որոշման III հավելվածում, եւ որոնք ուղղակիորեն նպաստում են խիտ երթելակությանը կամ տվյալ շրջակա միջավայրին պատճառած վնասի նվազեցմանը, եւ որոնք տեղակայված են միեւնույն միջանցքում, ինչ այն ճանապարհային հատվածն է, որի նկատմամբ կիրառվել է բարձր գինը,

– հավելագինը, որը կարող է կիրառվել 10-րդ պարբերության համաձայն տարբերակված ճանապարհային վճարների նկատմամբ, չի գերազանցում ճանապարհային վճարների կշռված միջինի 15 %-ը, որը հաշվվում է 9-րդ պարբերության համաձայն՝ բացառությամբ այն դեպքերի, երբ ստացված եկամուտը ներդրվում է Եվրոպայի համար հետաքրքրության ներկայացնող միջսահմանային հատվածներում, որոնք ներառում են լեռնային շրջաններում ենթակառուցվածքները, եւ այդ դեպքում բարձր գինը չի կարող գերազանցել 25 %-ը,

– հավելագնի կիրառությունը չի հանգեցնում առետրային երթելակության անարդար վերաբերմունքի՝ այլ ճանապարհ օգտագործողների համեմատ,

– այն ենթակառուցվածքի համար ֆինանսական պլանները, որի նկատմամբ կիրառվել է ավելագինը եւ նոր ենթակառուցվածքի ծրագրի համար եկամուտների եւ ծախսերի վերլուծությունը ներկայացվում են Հանձնաժողով՝ նախքան հավելագնի կիրառումը,

– այն ժամանակահատվածը, որի ընթացքում պետք է կիրառվի ավելագինը, սահմանված եւ սահմանափակված է նախօրոք եւ շարունակական է՝ ներկայացված ֆինանսական պլանների եւ ծախսերի արդյունավետության վերլուծությամբ ստացվելիք սպասվող հասույթի առումով:

Սույն դրույթի կիրառությունը նոր միջսահմանային ծրագրերի նկատմամբ ենթակա է տվյալ անդամ պետությունների համաձայնությանը:

Երբ Հանձնաժողովն անդամ պետությունից ստանում է այնպիսի ֆինանսական պլաններ, որոնք ավելագին են նախատեսում, այն տեղյակ է պահում 9 (զ) (1) հոդվածում նշված Կոմիտեի անդամներին: Եթե Հանձնաժողովը կարծում է, որ պլանավորված ավելագինը չի բավարարում սույն պարբերության պայմանները կամ եթե այն կարծում է, որ պլանավորված ավելագինը էական բացասական ազդեցություն կունենա սահմանային գոտու տնտեսական զարգացման վրա, այն կարող է մերժել կամ պահանջել տվյալ անդամ պետության կողմից ներկայացված վճարների պլանների փոփոխություն՝ համաձայն 9(2) հոդվածում նշված ընթացակարգի:

12. Եթե վարորդը չի կարողանում ներկայացնել փոխադրամիջոցի այնպիսի փաստաթղթեր, որոնք անհրաժեշտ են՝ 10 (բ) պարբերության առաջին ենթապարբերության մեջ նշված տեղեկատվությունը եւ ստուգման ընթացքում փոխադրամիջոցի տեսակը հաստատելու համար, ապա անդամ պետությունները կարող են ամենաբարձր գներով ճանապարհային վճարներ կիրառել:

#### *Հոդված 7ա 1.*

Տվյալ ենթակառուցվածքի ցանցում կամ ցանցի հստակ սահմանված հատվածում գանձվող ճանապարհային վճարի կշռված միջինի մակարդակը որոշելիս անդամ պետությունները հաշվի են առնում տարբեր ծախսեր՝ սահմանված 7 (9) հոդվածում: Հաշվի առնված ծախսերը վերաբերում են ցանցին կամ ցանցի այն հատվածին, որտեղ գանձվում են ճանապարհային վճարները եւ այն փոխադրամիջոցներին, որոնց նկատմամբ կիրառվում են ճանապարհային վճարները: Անդամ պետությունները կարող են չփոխհատուցել այս ծախսերը ճանապարհային վճարի հասույթի միջոցով կամ կարող են փոխհատուցել դրա որոշ տոկոսը:

2. Ճանապարհային վճարները որոշվում են 7-րդ հոդվածի եւ սույն հոդվածի 1-ին պարբերության համաձայն:

3. 2008թ. հունիսի 10-ից հետո անդամ պետությունների կողմից ներմուծված կոնցեսիոն ճանապարհային վճարներից բացի՝ Ճանապարհային վճարների նոր պայմանավորվածությունների առումով անդամ պետությունները ծախսերը հաշվում են III

հավելվածում սահմանված հիմնական հաշվարկային սկզբունքի հիման վրա կիրառվող մեթոդաբանությամբ:

2008 թ. հունիսի 10-ից հետո ներմուծված նոր կոնցեսիոն ճանապարհային վճարների առումով ճանապարհային վճարների առավելագույն մակարդակը պետք է հավասար կամ ավելի քիչ լինի, քան այն մակարդակը, որը կարելի է ձեռք բերել III հավելվածում սահմանված հիմնական հաշվարկային սկզբունքի հիման վրա կիրառվող մեթոդաբանությամբ: Նման համապատասխանության գնահատումը կատարվում է ողջամտորեն երկար հղման ժամկետի հիման վրա, որը տեղին է կոնցեսիոն պայմանագրի բնույթի առումով:

Ճանապարհային վճարների այն պայմանավորվածությունների նկատմամբ, որոնք գործում են 2008 թվականի հունիսի 10-ի դրությամբ, կամ որոնց համար մինչև 2008 թվականի հունիսի 10-ը հանրային գնումների պրոցեսի համաձայն ստացվել են բանակցային ընթացակարգի ներքո բանակցելու տենդերներ կամ հրավերքների պատասխաններ, սույն պարբերությամբ սահմանված պարտավորությունները չեն կիրառվում, քանի դեռ նման պայմանավորվածություններն ուժի մեջ են եւ այն պայմանով, որ դրանք էապես փոփոխված չեն:

4. Նոր ճանապարհային վճարների պայմանավորվածության իրականացումից չորս ամիս առաջ անդամ պետությունները Հանձնաժողովին հաղորդում են հետեւյալի մասին.

ա) կոնցեսիոն ճանապարհային վճարներից բացի այլ ճանապարհային վճարների պայմանավորվածությունների դեպքում.

– միավոր արժեքները եւ այլ պարամետրեր, որոնք նրանք օգտագործում են՝ ծախսերին վերաբերող տարբեր տարրեր հաշվելու համար, եւ

– ճանապարհային վճարների ծրագրով ներառված փոխադրամիջոցների եւ ցանցի աշխարհագրական տարածման կամ ցանցի մի հատվածի մասին հստակ տեղեկատվություն, որն օգտագործվում է ծախսի հաշվարկման եւ ծախսերի տոկոսի առումով, որը նրանք փորձում են փոխհատուցել,

բ) կոնցեսիոն ճանապարհային վճարներ ներառող ճանապարհային պայմանավորվածությունների դեպքում.

– կոնցեսիոն պայմանագրեր կամ նման պայմանագրերի էական փոփոխություններ,

– այն հիմնական գործը, որի վրա նվիրատուն (գրանտատուն) հիմնավորել է կոնցեսիայի մասին ծանուցումը՝ նշված 2004/18/ԵՀ հրահանգի VII Բ հավելվածում:

այս հիմնական գործը ներառում է 7 (9) հոդվածում սահմանված գնահատված այն ծախսերը, որոնք նախատեսվում են կոնցեսիայով, նախատեսված երթեւեկությունը՝ բաժանված փոխադրամիջոցների տեսակների, ակնկալված ճանապարհային վճարների չափերի եւ կոնցեսիոն պայմանագրով կարգավորվող ցանցի աշխարհագրական տարածման:

5. Անդամ պետությունները նաեւ տեղեկացնում են Հանձնաժողովին զուգահեռ ճանապարհների նկատմամբ կիրառելի ճանապարհային վճարի նոր պայմանավորվածությունների մասին, որոնք շեղվում են տրանսեվրոպական ճանապարհային ցանցից եւ (կամ) որոնք ուղղակի մրցակցության մեջ են այդ ցանցի որոշ հատվածների հետ, որոնց նկատմամբ գանձվում են ճանապարհային վճարներ՝ դրանց իրականացումից առնվազն չորս ամիս առաջ:

Այս տեղեկատվությունն առնվազն ներառում է ճանապարհային վճարի կիրառման ցանցի աշխարհագրական տարածքի, կիրառվող փոխադրամիջոցների եւ ակնկալվող ճանապարհային վճարների չափերի բացատրություն, ինչպես նաեւ բացատրություն այն մասին թե ինչպես են ճանապարհային վճարի չափերը որոշվել:

6. Այն դեպքերի համար, որոնց նկատմամբ կիրառվում են 3-րդ պարբերության պարտավորությունները, Հանձնաժողովը, 4-րդ պարբերության համաձայն տեղեկատվությունն ստանալուց հետո չորս ամսվա ընթացքում հայտնում է իր եզրակացությունն այն մասին, թե արդյոք տվյալ պարտավորությունները կատարվել են:

5-րդ պարբերությամբ նշված ճանապարհային վճարների պայմանավորվածությունների առումով, Հանձնաժողովը նաեւ կարող է եզրակացություն տրամադրել մասնավորապես առաջարկվող պայմանավորվածությունների համամասնության եւ թափանցիկության ու մրցակցության վրա դրանց հնարավոր ազդեցության մասին ներքին շուկայի եւ ապրանքների ազատ տեղաշարժի համատեքստում:

Հանձնաժողովի եզրակացությունները տրամադրվում են 9գ(1) հոդվածում նշված Կոմիտեին:

7. Եթե անդամ պետությունը ցանկանում է 7(11) հոդվածում պարունակված դրույթները կիրառել 2008 թվականի դրությամբ արդեն առկա ճանապարհային վճարների



պայմանավորվածությունների նկատմամբ, այն տեղեկատվություն է տրամադրում, որով ցույց է տրվում, որ տվյալ ենթակառուցվածքի նկատմամբ կիրառված ճանապարհային վճարի կշռված միջինը բավարարում է 2 (աա) 7(9) եւ 7(10) հոդվածներով սահմանված պայմանները:

#### *Հոդված 7բ*

Սույն Հրահանգով չի սահմանափակվում ենթակառուցվածքների ճանապարհային վճարների եւ (կամ) ճանապարհ օգտագործողների համակարգ ներմուծող անդամ պետությունների՝ նման վճարումների համար համապատասխան փոխհատուցում սահմանելու ազատությունը՝ չհակասելով Համաձայնագրի 87-րդ եւ 88-րդ հոդվածների գործողությանը:

#### *Հոդված 8*

1. Երկու կամ ավելի անդամ պետություններ համագործակցում են միմյանց հետ իրենց ամբողջ տարածքներում ճանապարհներից օգտվելու համար կիրառվող վճարների ընդհանուր համակարգ ներդնելու հարցում: Նման անդամ պետություններն այդ դեպքում ապահովում են Հանձնաժողովի ակտիվ ներգրավվածությունն այդ հարցում, ինչպես նաեւ համակարգի հետագա գործունեությունում եւ հնարավոր փոփոխություններ կատարելու աշխատանքներում:

2. Ընդհանուր համակարգը, բացի 7-րդ հոդվածով նախատեսված պայմաններից, պետք է բավարարի նաեւ հետեւյալ պայմանները.

ա) ճանապարհներից օգտվելու համար ընդհանուր վճարները սահմանվում են մասնակից անդամ պետությունների կողմից՝ 7(7) հոդվածում սահմանված առավելագույն դրույքաչափերից ոչ բարձր:

բ) ճանապարհներից օգտվելու համար ընդհանուր վճարման կատարումը թույլ է տալիս մուտք գործել ցանց, ինչպես սահմանված է մասնակից անդամ պետությունների կողմից 7(1) հոդվածին համաձայն,

գ) այլ անդամ պետություններ կարող են միանալ ընդհանուր համակարգին,

դ) ծավալը սահմանվում է մասնակից անդամ պետությունների կողմից, որտեղ նրանցից յուրաքանչյուրն ստանում է ճանապարհներից օգտվելու համար վճարներից գոյացող եկամուտների իրենց արդար մասնաբաժինը:

#### *Հոդված 8ա*

Յուրաքանչյուր անդամ պետություն վերահսկում է ճանապարհային վճարների եւ (կամ) ճանապարհ օգտագործողների վճարների համակարգը՝ ապահովելու համար, որ այն գործի թափանցիկ եւ ոչ խտրական եղանակով:

### **ԳԼՈՒԽ IV**

#### **Եզրափակիչ դրույթներ**

#### *Հոդված 9*

1. Սույն հոդվածով չի արգելվում, որպեսզի անդամ պետությունները ոչ խտրական կերպով կիրառեն.

ա) հատուկ հարկեր եւ վճարներ.

– որոնք գանձվում են փոխադրամիջոցի գրանցման պահին կամ

– կիրառվում են ծանրաքաշ եւ մեծ եզրաչափերով փոխադրամիջոցների կամ բեռների նկատմամբ,

բ) ավտոկայանատեղերի վճարներ եւ քաղաքային տրանսպորտի ծառայությունների հատուկ վճարներ,

1ա Սույն հոդվածով չի արգելվում, որպեսզի անդամ պետությունները ոչ խտրական կերպով կիրառեն.

ա) կարգավորման վճարներ, որոնք հատկապես նախատեսված են որոշակի ժամանակով եւ տեղանքով պայմանավորված խցանումների դեմ պայքարելու համար,

բ) կարգավորման վճարներ, որոնք նախատեսված են շրջակա միջավայրի ազդեցությունների դեմ պայքարելու համար՝ ներառյալ օդի վատ որակը ցանկացած ճանապարհի վրա, հատկապես քաղաքային տարածքներում՝ ներառյալ քաղաքային տարածքով անցնող տրանսեվրոպական ճանապարհային ցանցի ճանապարհները:

2. Անդամ պետությունները որոշում են ճանապարհային ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարներից հասույթի օգտագործման եղանակը: Տրանսպորտային ցանցը լիովին զարգանալու հնարավորություն տալու համար վճարներից հասույթը պետք է օգտագործվի ի օգուտ տրանսպորտային ոլորտի եւ պետք է օպտիմալացնի ամբողջ տրանսպորտային համակարգը:

#### *Հոդված 9ա*

Անդամ պետությունները հաստատում են համապատասխան վերահսկման մեխանիզմներ եւ որոշում են կայացնում տուգանքների համակարգի մասին, որը կիրառելի է սույն Հրահանգի համաձայն ընդունված ներպետական դրույթների խախտման դեպքում: Նրանք անհրաժեշտ բոլոր միջոցները ձեռնարկում են՝ դրանց իրականացվելն ապահովելու համար: Նախատեսված պատժամիջոցները պետք է լինեն արդյունավետ, համարժեք եւ տարհամոզիչ:

#### *Հոդված 9բ*

Հանձնաժողովն օժանդակում է երկխոսությանը եւ տեխնիկական նոու հաուի փոխանակմանը անդամ պետությունների միջեւ սույն Հրահանգի իրականացման եւ, մասնավորապես, III հավելվածի առումով: Հանձնաժողովը թարմացնում եւ պարզաբանում է 0, III եւ IV հավելվածները տեխնիկական առաջընթացի լույսի ներքո եւ I ու II հավելվածները՝ գնաճի լույսի ներքո 9գ (3) հոդվածում նշված ընթացակարգին համապատասխան:

#### *Հոդված 9 գ*

1. Հանձնաժողովին աջակցում է Կոմիտեն:

2. Այն դեպքերում, երբ հղում է կատարվում սույն պարբերությանը, կիրառվում են թիվ 1999/468/ԵՀ որոշման 3-րդ եւ 7-րդ հոդվածները՝ հաշվի առնելով դրա 8-րդ հոդվածի դրույթները:

3. Այն դեպքերում, երբ հղում է կատարվում սույն պարբերությանը, կիրառվում են 1999/468/ԵՀ որոշման 5-րդ եւ 7-րդ հոդվածները՝ հաշվի առնելով դրա 8-րդ հոդվածի դրույթները:

1999/468/ԵՀ որոշման 5(6) հոդվածով սահմանված ժամկետը պետք է լինի երեք ամիս:

4. Կոմիտեն ընդունում է իր ընթացակարգային կանոնները:

#### *Հոդված 10*

1. Սույն Հրահանգի նպատակներով, Եվրոյի եւ այն անդամ պետությունների ազգային արժույթի փոխարժեքը, որոնք չեն ընդունել Եվրոն, համարվում է հոկտեմբերի առաջին աշխատանքային օրվա եւ Եվրոպական համայնքների Պաշտոնական տեղեկագրում հրապարակված փոխարժեքը, որն ուժի մեջ է մտնում հաջորդ օրացուցային տարվա հունվարի 1-ից:

2. Այն անդամ պետությունները, որոնք չեն ընդունել Եվրոն, կարող են պահպանել 1-ին պարբերության համաձայն սահմանված տարեկան բյուջեի կազմման ժամանակ կիրառվող գումարը, եթե Եվրոյով արտահայտված գումարների փոխարկման հետեւանքով ազգային արժույթում կգրանցվեր 5 %-ից պակաս փոփոխություն:

#### *Հոդված 11*

2011 թվականի հունիսի 10-ից ոչ ուշ Հանձնաժողովը սույն Հրահանգի իրականացման եւ ազդեցությունների մասին հաշվետվություն է ներկայացնում Եվրոպական պառլամենտ եւ Խորհուրդ՝ հաշվի առնելով տեխնոլոգիայի զարգացումները եւ երթելիության խտության միտումները՝ ներառյալ 3.5 տոննայից ավելի եւ 12 տոննայից պակաս քաշ ունեցող փոխադրամիջոցների կիրառությունը եւ գնահատելով դրա ազդեցությունը ներքին շուկայի վրա, այդ թվում՝ կղզու, Համայնքի՝ դեպի ծով ելք չունեցող եւ ծայրամասային շրջանների վրա, ինչպես նաեւ ազդեցությունը ներդրման մակարդակների վրա այդ ոլորտում եւ դրա ներդրումը կենսունակ տրանսպորտային քաղաքականության նպատակներին հասնելու առումով:

Անդամ պետությունները հաշվետվության համար անհրաժեշտ տեղեկատվությունը 2010 թվականի դեկտեմբերի 10-ից ոչ ուշ ուղարկում են Հանձնաժողով:

Հանձնաժողովը 2008 թվականի հունիսի 10-ից ոչ ուշ բոլոր տարբերակներն ուսումնասիրելուց հետո՝ ներառյալ շրջակա միջավայրը, աղմուկը, խիտ երթեկությունը եւ առողջապահության հետ կապված ծախսերը, ներկայացնում է ընդհանուր առմամբ կիրառելի, թափանցիկ եւ ըմբռնելի մոդել՝ բոլոր արտաքին ծախսերի գնահատում անցկացնելու համար, որոնք հիմք են ծառայում ենթակառուցվածքի հետագա հաշվարկների համար: Այս մոդելին կից ներկայացվում է արտաքին ծախսերի միջազգայնացման ազդեցության վերլուծությունը տրանսպորտի բոլոր ձեւերի համար, ինչպես նաեւ տրանսպորտի բոլոր ձեւերի համար մոդելի փուլային իրականացման ռազմավարությունը:

Հաշվետվության եւ մոդելին կից, հարկ եղած դեպքում, առաջարկ է ներկայացվում Եվրոպական պառլամենտ եւ Խորհուրդ՝ սույն Հրահանգը հետագայում վերանայելու նպատակով:

#### *Հոդված 12*

1. Անդամ պետություններն ուժի մեջ են մտցնում օրենքներ, կանոնակարգեր եւ վարչական դրույթներ մինչեւ 2000 թվականի հուլիսի 1-ը: Նրանք դրա մասին անմիջապես տեղեկացնում են Հանձնաժողովին:

Երբ անդամ պետություններն ընդունում են այդ ակտերը, դրանք պետք է պարունակեն սույն հրահանգին կատարվող հղում կամ նրանց պետք է նման հղում կցված լինի իրենց պաշտոնական հրապարակման պահին: Նման հղում կատարելու կարգն ընդունվում է անդամ պետությունների կողմից:

2. Անդամ պետությունները Հանձնաժողով են ներկայացնում ներպետական իրավունքի դրույթների տեքստը, որը նրանք ընդունում են սույն Հրահանգով կարգավորվող ոլորտներում: Հանձնաժողովը դրա մասին տեղեկացնում է մյուս անդամ պետություններին:

### Հոդված 13

Սույն Հրահանգն ուժի մեջ է մտնում Եվրոպական համայնքների պաշտոնական տեղեկագրում հրապարակման օրը:

### Հոդված 14

Սույն Հրահանգը հասցեագրված է անդամ պետություններին:

ՀԱՎԵԼՎԱԾ 0

ԱՐՏԱԹՈՐՄԱՆ ՍԱՀՄԱՆՆԵՐ

1. «EURO 0» փոխադրամիջոց

ածխաթթվային գազի մասսա (CO) գրամ/կիլովատ ժամ	ածխաջրածնի մասսա (HC) գրամ/կիլովատ ժամ	ազոտի օքսիդի մասսա (NOx) գրամ/կիլովատ ժամ
12,3	2,6	15,8

2. «EURO I»/«EURO II» փոխադրամիջոց

	ածխաթթվային գազի մասսա (CO) գրամ/կիլովատ ժամ	ածխաջրածնի մասսա (HC) գրամ/կիլովատ ժամ	ազոտի օքսիդի մասսա (NOx) գրամ/կիլովատ ժամ	պինդ մասնիկների մասսա (PT) գրամ/կիլովատ ժամ
«EURO I» փոխադրամիջոց	4,9	1,23	9,0	0,4 (1)
«EURO II» փոխադրամիջոց	4,0	1,1	7,0	0,15

(1) 1,7 գործակից է կիրառվել կոշտ մասնիկների արտաթորման սահմանային արժեքի նկատմամբ 85

կիլովատ կամ պակաս հզորություն ունեցող մարտկոցների դեպքում

**3. «EURO III»/«EURO IV»/«EURO V»/«EEV» փոխադրամիջոցներ**

Ածխաթթվային գազի, ընդհանուր ածխաջրածնի, ազոտի օքսիդի եւ կոշտ մասնիկների մասնավոր մասսաները, որոնք որոշվում են ԷԿՍ թեստով եւ արտանետման գազի ստվերարկումը, որը որոշվում է ՃԼՀ թեստով, չպետք է գերազանցեն հետեւյալ արժեքները (1).

	ածխաթթվային գազի մասսա (CO) գրամ/կիլովատ ժամ	պինդ մասնիկների մասսա (HC) գրամ/կիլովատ ժամ	ազոտի օքսիդի մասսա (NOx) գրամ/կիլովատ ժամ	պինդ մասնիկների մասսա(PT) գրամ/կիլովատ ժամ	արտանետ ման գազ
‘EURO III’ փոխադրամիջոց	2,1	0,66	5,0	0,10 (2)	0,8
‘EURO IV’ փոխադրամիջոց	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5



‘EURO V’ փոխադրամիջոց	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
‘EEV’ փոխադրամիջոց	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15
<p>1) Թեստի փուլը կազմված է թեստի կետերի հաջորդականությունից, որի դեպքում յուրաքանչյուր կետ սահմանվում է ըստ արագության եւ պտտման պահի, որը մարտկոցը պետք է պահպանի կանգուն վիճակի նկատմամբ (ԷԿՍ թեստ) կամ ժամանակավոր աշխատանքի պայմաններից (ԷԿՍ եւ ՃԼՀ թեստեր)</p> <p>2) 0,13 այն մարտկոցների դեպքում, որոնց միավոր գլանի ունակությունը 0,7 խորանարդ դեցիմետրից պակաս է, եւ անվանական արագությունը թույլտվում գերազանցում է 3 000 պտույտը:</p>					

4. 88/77/ԵՏՀ հրահանգով սահմանված փոխադրամիջոցների հետագա արտանետումների կատեգորիաները եւ հետագա փոփոխությունները կարող են հաշվի առնվել:

ՀԱՎԵԼՎԱԾ I

ՓՈՆԱԴՐԱՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ՆԿԱՏՄԱՄԲ ԿԻՐԱՌՎՈՂ ՆՎԱԶԱԳՈՒՅՆ ԴՐՈՒՅՔԱԶԱՓԵՐԸ

Շարժիչով աշխատող փոխադրամիջոցներ

Սոնիների թիվը եւ առավելագույն թույլատրելի համախառն բեռնվաճառի քաշը (տոննա)		Հարկերի նվազագույն դրույքաչափը (եվրո/տարի)	
Ոչ պակաս, քան	Պակաս, քան	Օդաճնշող տանող սոնի(սոնիներ) կամ դրա ընդունելի համարժեքը	Այլ տանող սոնու(սոնիների) համակարգեր
<b>Երկու սոնիով կամ քիչ ավել</b>			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
<b>Երեք սոնիով կամ քիչ ավել</b>			
15	17	31	54
17	19	54	111

19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
<b>Չորս սունիով կամրջակ</b>			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537

(<sup>1</sup>) Կախցըը համարվում է համարժեք՝ 1996 թվականի հուլիսի 25-ի «Համայնքի սահմաններում շրջանառվող որոշակի տրանսպորտային փոխադրամիջոցների համար ներպետական եւ միջազգային երթեւեկությունում առավելագույն թույլատրելի չափսերն ու միջազգային երթեւեկությունում առավելագույն թույլատրելի քաշը սահմանելու մասին» Խորհրդի 96/53/ԵՀ հրահանգի 2-րդ հավելվածում նշված սահմանումներին:

**ՓՈՒԱԴՐԱՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ՀԱՄԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ (ԿԻՍԱԿՑՈՐԴՆԵՐՈՎ ՔԱՐՇԱԿՆԵՐ ԵՎ ԱՎՏՈԳՆԱՑՔՆԵՐ)**

Սոնիների թիվը եւ առավելագույն թույլատրելի համախառն բեռնվածքի քաշը (տոննա)		Հարկերի նվազագույն դրույքաչափը (Եվրո/տարի)	
Ոչ պակաս քան	Պակաս քան	Օդաճնշական տանող սոնի(սոնիների) կամ դրա ընդունելի համարժեքը	Այլ տանող սոնու(սոնիների) ընդկախ համակարգեր

**2+1 սոնիով կամրջակ**

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 սոնիով կամրջակ**

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 սոնիով կամրջակ**

36	38	370	515
38	40	515	700

**3+2 սոնիով կամրջակ**

36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929

**3+3 սոնիով կամրջակ**

36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

---

(<sup>1</sup>) Կախոցը համարվում է համարժեք՝ 1996 թվականի հուլիսի 25-ի «Համայնքի սահմաններում շրջանառվող որոշակի տրանսպորտային փոխադրամիջոցների համար ներպետական եւ միջազգային երթեւեկությունում առավելագույն թույլատրելի չափերը եւ միջազգային երթեւեկությունում առավելագույն թույլատրելի քաշը սահմանելու մասին» Խորհրդի 96/53/ԵՀ հրահանգի 2-րդ հավելվածում նշված սահմանումներին:

---

ՀԱՎԵԼՎԱԾ II

ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻՑ ՕԳՏՎԵԼՈՒ ՀԱՄԱՐ ՎՃԱՐՆԵՐԻ ԱՌԱՎԵԼԱԳՈՒՅՆ ԳՈՒՄԱՐԸ՝  
ՆԵՐԱՌՅԱԼ7(7) ՀՈԴՎԱԾՈՒՄ ՆՇՎԱԾ ՎԱՐՉԱԿԱՆ ԾԱԽՍԵՐԸ՝ ԱՐՏԱՀԱՅՏՎԱԾ ԵՎՐՈՅՈՎ

**Տարեկան կտրվածքով**

	<i>առավելագույնը երեք տնի</i>	<i>նվազագույնը չորս տնի</i>
<i>EURO 0</i>	<i>1 332</i>	<i>2 233</i>
<i>EURO I</i>	<i>1 158</i>	<i>1 933</i>
<i>EURO II</i>	<i>1 008</i>	<i>1 681</i>
<i>EURO III</i>	<i>876</i>	<i>1 461</i>
<i>EURO IV եւ ավելի պակաս աղտոտվածության</i>	<i>797</i>	<i>1 329</i>

**Ամսական եւ շաբաթական կտրվածքով**

Ամսական եւ շաբաթական առավելագույն դրույքաչափերը համամասնական են տվյալ ենթակառուցվածքից օգտվելու տեսողությանը:

**Օրական կտրվածքով**

Ճանապարհներից օգտվելու նպատակով բոլոր կատեգորիաներին դասվող փոխադրամիջոցների համար օրական վճարը հավասար է եւ կազմում է 11 եվրո:

### ՀԱՎԵԼՎԱԾ III

## **ԾԱԽՍԵՐԻ ԲԱՇԽՄԱՆ ԵՎ ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ՎՃԱՐՆԵՐԻ ՀԱՇՎԱՐԿՄԱՆ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ՍԿՋԲՈՒՆՔՆԵՐ**

Սույն հավելվածով սահմանվում են ճանապարհային վճարների կշռված միջինի հաշվարկման հիմնական սկզբունքները՝ 7(9) հոդվածն արտացոլելու համար: Ճանապարհային վճարները ծախսերի հիման վրա հաշվարկելու պարտականությունը չպետք է սահմանափակի անդամ պետությունների՝ 7ա (1) հոդվածի համաձայն ծախսերն ամբողջությամբ ճանապարհային վճարներից ստացված եկամտից չփոխհատուցելու ազատությունը կամ, 7(10) հոդվածի համաձայն, կոնկրետ ճանապարհային վճարների գումարները միջինից տարբերակելու նրանց ազատությունը (1):

Այս սկզբունքի կիրառությունը լիովին համապատասխանում է մյուս գործող պարտավորություններին՝ համաձայն Համայնքի իրավունքի, մասնավորապես, 2004/18/ԵՀ հրահանգի եւ հանրային գնումների բնագավառում համայնքային այլ փաստաթղթերի համաձայն տրամադրված կոնցեսիոն պայմանագրերի պահանջին:

Եթե անդամ պետությունը բանակցություններ է սկսում երրորդ անձի կամ մի քանի անձանց հետ՝ կոնցեսիոն պայմանագիր կնքելու նպատակով իր ենթակառուցվածքի մի հատվածի շինարարության կամ շահագործման վերաբերյալ, կամ նույն նպատակով նախաձեռնում է նմանատիպ պայմանավորվածություններ՝ ներպետական օրենսդրության հիման վրա կամ պայմանագիր է կնքում անդամ պետության կառավարության հետ, ապա այս սկզբունքների հետ համապատասխանեցումը որոշվում է այդ բանակցությունների արդյունքի հիման վրա:

#### 1. Ցանցի եւ ընդգրկված փոխադրամիջոցների սահմանումը

– Եթե ՏԵՑ ճանապարհային ամբողջ ցանցի նկատմամբ չի կիրառվում մեկ ճանապարհային վճարի ռեժիմ, ապա անդամ պետությունը սահմանում է ցանցի հատվածը կամ այն հատվածները, որոնց նկատմամբ կիրառվում է ճանապարհային վճարի ռեժիմը, ինչպես նաեւ սահմանում է այն համակարգը, որը նա օգտագործում է՝ ճանապարհային վճարի տարբերակման նպատակով փոխադրամիջոցները դասակարգելու համար: Անդամ պետությունները նաեւ սահմանում են, թե արդյոք 12 տոննայի շեմից ցածր փոխադրամիջոցները ներգրավվում են իրենց ճանապարհային վճարի ռեժիմի շրջանակներում:



– Եթե անդամ պետությունը նախընտրում է ընդունել տարբեր քաղաքականություններ իր ցանցի տարբեր հատվածների ծախսերը հոգալու առումով (ինչը թույլ է տրվում 7ա (1) հոդվածի համաձայն), ցանցի յուրաքանչյուր հստակ սահմանված հատված ենթակա է ծախսերի առանձին հաշվարկմանը: Անդամ պետությունը կարող է որոշել բաժանել իր ցանցը մի քանի հստակ սահմանված հատվածների միջև այնպես, որ կազմվեն առանձին կամ յուրաքանչյուր հատվածի համար նմանատիպ կոնցեսիոն պայմանավորվածություններ:

## 2. Ենթակառուցվածքի ծախսեր

### 2.1. Ներդրման ծախսեր

– Ներդրման ծախսերը ներառում են շինարարության ծախսերը (ներառյալ ֆինանսական ծախսերը) եւ ենթակառուցվածքը բարեփոխելու ծախսերը, գումարած, հարկ եղած դեպքում, կապիտալ ներդրման շահույթը կամ շահույթի մարժան

Հողի ձեռքբերման, պլանավորման, նախագծման, շինարարական պայմանագրերի ղեկավարման եւ ծրագրի կառավարման, ինչպես նաեւ հնէաբանական ու հողի ուսումնասիրության ծախսերը եւ հարակից պատահական ծախսերը նույնպես ընդգրկվում են:

– Շինարարական ծախսերի փոխհատուցումը կախված է կամ ենթակառուցվածքի նախագծման տեւողությունից, կամ ամորտիզացիայի այլ նման ժամկետից (չպետք է 20 տարուց պակաս լինի), որը կարող է տեղին համարվել կոնցեսիոն պայմանագրով կամ այլ միջոցով՝ ելնելով ֆինանսավորման նկատառումներից: Ամորտիզացիայի ժամկետի տեւողությունը կարող է դառնալ կոնցեսիոն պայմանագրերի կնքման վերաբերյալ բանակցությունների հիմնական փոփոխականը, մասնավորապես, եթե տվյալ անդամ պետությունը ցանկանում է, որպես պայմանագրի մի մաս, սահմանել առավելագույն չափ՝ կիրառելի ճանապարհային վճարների կշռված միջինի նկատմամբ:

– Առանց հակասելու ներդրման ծախսերի հաշվարկմանը, ծախսերի փոխհատուցումը կարող է.

1) ըստ այս դրույթների՝ ժամանակի ընթացքում ծախսերի փոխհատուցման ճկունության հետ միասին (տե՛ս 2.1 կետի երրորդ պարբերությունը), տալ էական տիրույթ՝ ճանապարհային վճարները սահմանելու համար այնպիսի դրույթներով, որոնք ընդունելի են ճանապարհին օգտագործողների համար եւ հարմարեցված են անդամ պետությունների կոնկրետ տրանսպորտային քաղաքականության նպատակներին:

- հավասար բաժանվել ամորտիզացիայի ժամկետի ընթացքում կամ բաշխվել վաղ, միջին եւ ուշ տարիների միջեւ՝ պայմանով, որ նման բաշխումը կատարվում է թափանցիկ կերպով,
- սահմանել ճանապարհային վճարների համաթվում ամորտիզացիայի ընթացքում:
- Բոլոր նախնական արժեքները հենվում են վճարված գումարների վրա: Այն ծախսերը, որոնք դեռուս պետք է կատարվեն, հենվում են ողջամիտ ծախսերի կանխատեսումների վրա:
- Պետական ներդրումը կարող է համարվել ֆինանսավորված փոխառում:

Նախնական արժեքների նկատմամբ կիրառված տոկոսադրույքն այն դրույքն է, որն այդ ժամանակահատվածում կիրառվում է պետական փոխառված միջոցների նկատմամբ:

- Ծախսերը բաշխվում են բեռնատար փոխադրամիջոցների (ԲՓ) միջեւ օբյեկտիվ եւ թափանցիկ հիմունքներով, հաշվի առնելով ԲՓ երթելակայությունը, որը պետք է իրականացվի ցանցում, ինչպես նաեւ հարակից ծախսերը:

ԲՓ-ների կողմից անցած կիլոմետրաժն այդ նպատակով կարող է հարմարեցվել օբյեկտիվորեն հիմնավորված «համարժեքության գործոններով», ինչպես 4 (1) կետում սահմանվածները:

- Գնահատված կապիտալից շահույթ կամ շահութային մարժա նախատեսելը նպատակահարմար է՝ հաշվի առնելով շուկայական պայմանները եւ կարող է տատանվել կատարողունակության շարժառիթներ տալու նպատակով, որը տրվում է կապալառու երրորդ անձին ծառայության պահանջների որակի առումով: Կապիտալից շահույթը կարող է գնահատվել՝ օգտագործելով այնպիսի ցուցիչներ, ինչպիսին ՆՇՆԴ-ն (ներդրման նկատմամբ շահույթի ներքին դրույքաչափը) կամ ԿԿՄԱ-ն են (կապիտալի կշռված միջին արժեք)

## 2.2. Տարեկան շահագործման ծախսեր եւ կառուցվածքային վերանորոգման ծախսեր

- Այս ծախսերը ներառում են թե ցանցը շահագործելու տարեկան ծախսերը, եւ թե վերանորոգմանը, ամրացմանը եւ վերասաֆալտավորմանը վերաբերող պարբերական ծախսերը՝ նպատակ ունենալով ապահովելու, որ ցանցի աշխատանքային գործունակությունը պահպանվի ժամանակի ընթացքում:
- Նման ծախսերը բաժանվում են ԲՓ եւ այլ փոխադրամիջոցների միջեւ՝ փոխադրամիջոցի կիլոմետրաժի իրական եւ կանխատեսված մասնաբաժնի հիման վրա եւ կարող են

հարմարեցվել օբյեկտիվորեն հիմնավորված համարժեքության գործակիցներով, ինչպես 4-րդ կետում սահմանվածներն են:

### 3. Աշխատանքային, կառավարման եւ ճանապարհային վճարների ծախսեր

Այս ծախսերը ներառում են ենթակառուցվածքի օպերատորի կողմից կատարված բոլոր ծախսերը, որոնք ներառված չեն 2-րդ բաժնում եւ որոնք վերաբերում են ենթակառուցվածքի, ինչպես նաեւ ճանապարհային վճարների համակարգի իրականացմանը, շահագործմանը եւ կառավարմանը: Դրանք մասնավորապես ներառում են.

- ճանապարհային հսկիչ կայանների շինարարության, հիմնադրման ու շահագործման հետ կապված ծախսեր եւ այլ վճարման համակարգեր,
- ճանապարհային վճարների հավաքման համակարգի շահագործման, վարչարարության եւ պարտադրման ամենօրյա ծախսեր,
- վարչական վճարներ, որոնք վերաբերում են կոնցեսիոն պայմանագրերին,
- կառավարման, վարչարարության եւ ծառայության ծախսեր, որոնք վերաբերում են ենթակառուցվածքի աշխատանքին:

Ծախսերը կարող են կապիտալից շահույթ կամ շահութային մարժա ներառել, որոնք արտացոլում են փոխանցված ռիսկը:

Նման ծախսերը արդար եւ թափանցիկ հիմունքներով բաշխվում են փոխադրամիջոցների բոլոր դասերի միջեւ, որոնց նկատմամբ կիրառվում է ճանապարհային վճարների համակարգը:

1) Համարժեքության գործոններ կիրառելիս անդամ պետությունները կարող են հաշվի առնել ճանապարհային շինարարությունը, որն իրականացվել է փուլային հիմունքով, կամ որը հիմնվել է երկարաժամկետ ծառայության մոտեցման վրա:

### 4. Ապրանքների երթեւեկության, համարժեքության գործոնների եւ ուղղիչ մեխանիզմների մասնաբաժին

Ճանապարհային վճարների հաշվարկը հենվում է հարմարեցված փոխադրամիջոցի կիրմետրաժի ԲՓ իրական կամ կանխատեսված մասնաբաժնի վրա, ցանկության դեպքում, համարժեքության գործոններով, որպեսզի պատշաճ լրավճարներ տրամադրվեն ապրանքների

փոխադրամիջոցների կիրառության նպատակով ենթակառուցվածքի շինարարության եւ վերանորոգման աճող ծախսերի համար:

- Հետեյալ աղյուսակումը ներկայացված են համարժեքության ցուցիչ գործոններ: Եթե անդամ պետությունը օգտագործում է համարժեքության գործոններ, որոնց գործակիցը տարբերվում է սույն աղյուսակում ներկայացվածից, ապա դրանք հենվում են օբյեկտիվորեն հիմնավորված չափանիշի վրա եւ պետք է հանրորեն մատչելի լինեն:

Փոխադրամիջոց դաս (1)	համարժեքության գործոններ		
	Կառուցվածքային վերանորոգում (2)	Ներդրումներ	Տարեկան շահագործում
3,5 տոննայից 7,5 տոննա Դաս 0	1	1	1
7,5 տոննա, Դաս I	1,96	1	1
7,5 տոննա, Դաս II	3,47	1	1
7,5 տոննա, Դաս III	5,72	1	1

1) Տե՛ս IV հավելվածը փոխադրամիջոցների դասերի սահմանման համար:

2) Փոխադրամիջոցների դասերը համապատասխանաբար համապատասխանում են 5,5, 6,5, 7,5 եւ 8,5 տոննա սոնու քաշին:

- Ճանապարհային վճարների այն ռեժիմներով, որոնք հիմնված են երթելուության կանխատեսված մակարդակների վրա, նախատեսվում են ուղղիչ մեխանիզմներ, ըստ որի ճանապարհային վճարները պարբերաբար հարմարեցվում են՝ ուղղելու համար ցանկացած գերփոխհատուցում կամ ոչ բավարար փոխհատուցում, որը կատարվել է կանխատեսման սխալի հետեւանքով:

ՀԱՎԵԼՎԱԾ IV

**ՑՈՒՑԻՉ ՓՈԽԱԴՐԱՄԻՋՈՑԻ ԴԱՍԻ ՈՐՈՇՈՒՄ**

Փոխադրամիջոցի դասերը սահմանվում են ստորեւ ներկայացված աղյուսակով:

Փոխադրամիջոցները դասակարգվում են ենթադասերով՝ 0, I, II եւ III ըստ ճանապարհի մակերեսային նրանց պատճառած վնասի՝ իջնող դասավորությամբ (այսպիսով, III դասը ամենաշատ վնասն է պատճառում ճանապարհային ենթակառուցվածքին): Վնասն աճում է ըստ ցուցորդի՝ սոնու քաշի աճի հետ մեկտեղ:

Բոլոր ավտոմեքենաները եւ փոխադրամիջոցների համակցումը, որոնք ունեն առավելագույն 7,5 տոննա թույլատրելի քաշ, պատկանում են 0 վնասի դասին:

Ավտոմեքենաներ

Օդաճնշական կախումով տանող սոնի(սոնիների) կամ դրա ընդունելի համարժեքը		Այլ քարշակող սոնու(սոնիների) կախոցի համակարգեր		Վնասի դաս
Սոնիների թիվը եւ համախառն բեռնվածքի առավելագույն թույլատրելի քաշը (տոննա)		Սոնիների թիվը եւ համախառն բեռնվածքի առավելագույն թույլատրելի քաշը (տոննա)		
Ոչ պակաս, քան	Պակաս, քան	Ոչ պակաս, քան	Պակաս, քան	
Երկու սոնիով կամրջակ				
7,5	12	7,5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
Երեք սոնիով կամրջակ				

15	17	15	17	
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25			
25	26			
		23	25	II
		25	26	
Չորս տնիով կամրջակ				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			
		27	29	II
		29	31	
		31	32	
29	31			
31	32			
<p>(<sup>1</sup>) Կախոցը համարվում է համարժեքը՝ 1996 թվականի հուլիսի 25-ի «Համայնքի սահմաններում շրջանառվող որոշակի տրանսպորտային փոխադրամիջոցների համար ներպետական եւ միջազգային երթեւեկությունում առավելագույն թույլատրելի չափերը եւ միջազգային երթեւեկությունում առավելագույն թույլատրելի քաշը սահմանելու մասին» Խորհրդի 96/53/ԵՀ հրահանգի 2-րդ հավելվածում նշված սահմանումների համաձայն: Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2002/7/EC հրահանգով վերջին անգամ փոփոխված Հրահանգ (ՊՏ L 67, 09.03.2002 թ.,</p>				

էջ 47):

**ՓՈՒՆԱԴՐԱՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ՀԱՄԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ (ԿԻՍԱԿՑՈՐԴՆԵՐՈՎ ՔԱՐՇԱԿՆԵՐ ԵՎ ԱՎՏՈԳՆԱՑՔՆԵՐ)**

Օդաճնշական կախումով տանող սոնի(սոնիների) կամ դրա ընդունելի համարժեքը		Այլ քարշակող սոնու(սոնիների) կախոցի համակարգեր		Վնասի դաս
Սոնիների թիվը եւ համախառն բեռնվածքի առավելագույն թույլատրելի քաշը (տոննա)		Սոնիների թիվը եւ համախառն բեռնվածքի առավելագույն թույլատրելի քաշը (տոննա)		
Ոչ պակաս, քան	Պակաս, քան	Ոչ պակաս, քան	Պակաս, քան	
2+1 սոնիով կամրջակ				
7,5	12	7,5	12	
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	
2+2 սոնիով կամրջակ				

23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III.
36	38			
2+3 տնիով կամրջակ				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III.
3+2 տնիով կամրջակ				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III.
		40	44	
40	44			
3+3 տնիով կամրջակ				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II



40	44	40	44	
----	----	----	----	--

1) ՊՏ C 59, 26.02.1997թ., էջ 9:

2) ՊՏ C 206, 07.07.1997թ., էջ 17:

3) 1999թ. հունիսի 3-ին ներկայացված եզրակացություն (դեռ չի հրապարակվել Պաշտոնական տեղեկագրում)

4) Եվրոպական պառլամենտի 1997 թվականի հուլիսի 17-ի եզրակացություն (ՊՏ C 286, 22.09.1997թ., էջ 217), Խորհրդի 1999 թվականի հունվարի 18-ի ընդհանուր դիրքորոշում (ՊՏ C 58, 01.03.1999թ., էջ 1) եւ Եվրոպական պառլամենտի 1999 թվականի մայիսի 7-ի որոշում (դեռ չի հրապարակվել Պաշտոնական տեղեկագրում):

5) ՊՏ L 316, 31.10.1992թ., էջ 12:94/74/ԵՀ հրահանգով (ՊՏ L 365, 31.12.1994թ., էջ 46) վերջին անգամ փոփոխված հրահանգ:

6) ՊՏ L 316, 31.10.1992թ., էջ 19: 94/74/ԵՀ հրահանգով վերջին անգամ փոփոխված հրահանգ 1995) [1993] ECR I-1827:

7) ՊՏ L 36, 09.02.1988թ., էջ 33: 96/1/ԵՀ հրահանգով վերջին անգամ փոփոխված հրահանգ L 40, 17.12.1996 թ., էջ 1:

8) ՊՏ L 279, 12.11.1993թ., էջ 32:

1) ՊՏ L 359, 31.12.1998թ., էջ 1:

2) ՊՏ L 228, 09.09.1996թ., էջ 1: Վերջին անգամ թիվ 884/2004/ԵՀ որոշմամբ փոփոխված որոշում (ՊՏ L 167, 30.04.2004թ., էջ 1):

1) ՊՏ L 370, 31.12.1985թ., էջ 8: Հանձնաժողովի թիվ 432/2004 կանոնակարգով (ԵՀ) վերջին անգամ փոփոխված կանոնակարգ (ՊՏ L 71, 10.03.2004թ., էջ 3):