

(3) Певний ступінь гармонізації систем збору податків вже був досягнутий шляхом ухвалення Директиви Ради 92/81/ЄЕС від 19 жовтня 1992 року про гармонізацію структури акцизних зборів для нафтопродуктів ⁽⁵⁾ і Директиви Ради 92/82/ЄЕС від 19 жовтня 1992 року про зближення ставок акцизних зборів для нафтопродуктів ⁽⁶⁾;

(4) У своєму рішенні від 5 липня 1995 року у Справі С-21/94 Європейський Парламент проти Ради ⁽⁷⁾ Суд Європейських Співтовариств скасував Директиву Ради 93/89/ЄЕС від 25 жовтня 1993 року про застосування державами-членами податків на певні транспортні засоби, що використовуються для перевезення товарів шляхами, зборів за проїзд та зборів з пасажирів за використання у певних інфраструктурах ⁽⁸⁾, одночасно залишивши цю Директиву в силі до прийняття Радою нової Директиви; таким чином, Директива 93/89/ЄЕС замінюється цією Директивою;

⁽¹⁾ ОВ С 59, 26.2.1997, С. 9.

⁽²⁾ ОВ С 206, 7.7.1997, С. 17.

⁽³⁾ Висновок, винесений 3 червня 1999 року (ще не опублікований в Офіційному віснику).

⁽⁴⁾ Висновок Європейського Парламенту від 17 липня 1997 року (ОВ С 286, 22.9.1997, С. 217), Спільна позиція Ради від 18 січня 1999 року (ОВ С 58, 1.3.1999, С. 1) і Рішення Європейського Парламенту від 7 травня 1999 року (ще не опубліковано в Офіційному віснику).

⁽⁵⁾ ОВ L 316, 31.10.1992, С. 12. Директива з останніми змінами, внесеними Директивою 94/74/ЄС (ОВ L 365, 31.12.1994, С. 46).

⁽⁶⁾ ОВ L 316, 31.10.1992, С. 19. Директива із змінами, внесеними Директивою 94/74/ЄС. [1995] ЄСВ I-1827.

⁽⁷⁾ ОВ L 36, 9.2.1988, С. 33. Директива з останніми змінами, внесеними Директивою 96/1/ЄС (ОВ L 40, 17.2.1996, С. 1).

⁽⁸⁾ ОВ L 279, 12.11.1993, С. 32.

▼В

(5) За існуючих умов внесення змін до національних систем оподаткування повинно обмежуватись комерційними транспортними засобами, загальна вага яких у навантаженому стані перевищує визначений рівень;

(6) З цією метою повинні бути встановлені мінімальні ставки податків на транспортні засоби, що на сьогодні застосовуються державами-членами або будь-якими їх наступниками;

(7) Повинно заохочуватися використання транспортних засобів, які не шкодять шляхам і менше забруднюють довкілля, шляхом диференціації податків або зборів, за умови, що така диференціація не заважає функціонуванню внутрішнього ринку;

(8) Вважається доцільним надати певним державам-членам період, у який вони можуть звести до мінімуму виключення, з метою полегшити адаптацію до рівнів, що вимагаються цією Директивою;

(9) Певні локальні внутрішні перевезення з невеликим впливом на транспортний ринок Співтовариства на сьогодні підлягають зниженим ставкам податків на транспортні засоби; з метою забезпечити плавний перехід, державам-членам надається дозвіл встановлювати тимчасові виключення із мінімальних ставок;

(10) Державам-членом повинно бути дозволено застосовувати знижені ставки або звільнення від податків на транспортні засоби у випадку транспортних засобів, використання яких не може вплинути на транспортний ринок Співтовариства;

(11) З метою надання дозволів у певних окремих ситуаціях, встановлюється процедура, згідно з якою державам-членам може бути дозволено підтримувати подальші звільнення або зниження;

(12) Існуючі перешкоди в конкуренції не можуть бути усунені лише шляхом гармонізації податків або паливних акцизних зборів; проте, поки не будуть

застосовуватися технічно й економічно більш придатні форми збору податків, такі перешкоди можуть бути пом'якшені за допомогою утримання або введення зборів за проїзд та зборів з пасажирів за використання автомагістралей; окрім того, державам-членам дозволяється стягувати платню за використання мостів, тунелів і гірських доріг;

(13) Беручи до уваги особливі умови певних альпійських шляхів, може бути необхідним, щоб держава-член не застосовувала систему зборів з пасажирів у чітко визначеному секторі її мережі автомагістралей з метою дозволити застосування зборів, що відносяться до певної інфраструктури;

(14) Збори за проїзд та збори з пасажирів не повинні бути дискримінаційними, а також не повинні вимагати надмірних формальностей або створювати перешкоди на внутрішніх кордонах; таким чином, належні заходи повинні бути вжиті з метою дозволити сплату зборів за проїзд та зборів з пасажирів в будь-який час і різними платіжними засобами;

(15) Ставки зборів з пасажирів повинні базуватися на тривалості використання певної інфраструктури і повинні бути диференційованими залежно від витрат, викликаних автомобілями;

(16) Знижені ставки зборів з пасажирів тимчасово застосовуються до транспортних засобів, зареєстрованих в Греції, з метою урахування труднощів, спричинених її геополітичним положенням;

(17) З метою забезпечити, щоб збори за проїзд та збори з пасажирів застосовувались однаково, встановлюються певні правила для визначення їх способу застосування, зокрема, характеристики інфраструктури, до якої вони застосовуються, максимальні рівні певних ставок та інші загальні умови, які повинні будуть дотримуватися; середньозважені збори за проїзд повинні відноситися до витрат на спорудження, діяльність і розвиток певної мережі інфраструктур;

(18) Держави-члени повинні мати змогу вносити для захисту навколишнього природного середовища і збалансованого розвитку транспортних мереж певний відсоток від суми зборів з пасажирів або зборів за проїзд,

▼В

за умови, що ця сума обчислюється відповідно до положень цієї Директиви;

(19) Суми в цій Директиві, виражені в національних грошових одиницях держав-членів, які прийняли євро, були встановлені на 1 січня 1999 року, коли ціна євро була визначена відповідно до Регламенту Ради (ЄС) № 2866/98 від 31 грудня 1998 року про обмінні курси між євро і валютами держав-членів, які прийняли євро ⁽¹⁾; доцільно, щоб держави-члени, які не прийняли євро, щорічно переглядали суми в цій Директиві в національних валютах і коригували їх, якщо необхідно, з метою врахування змін в обмінних курсах; щорічні коригування в національних валютах не є обов'язковим, якщо зміна, що впливає із застосування нових обмінних курсів, є нижчою за певну відсоткову межу;

(20) Повинен застосовуватися принцип територіальності; дві або більше держав-членів можуть співробітничати з метою встановлення спільної системи зборів з пасажирів, за умови дотримання певних додаткових умов;

(21) Відповідно до принципу пропорційності, ця Директива обмежується необхідним мінімумом для досягнення цілей згідно з третьою частиною статті 5 Договору;

(22) Повинен бути встановлений чіткий розпорядок для перегляду положень цієї Директиви і врахування їх коригувань з метою розвитку більш територіальної системи збору податків,

УХВАЛИЛИ ЦЮ ДИРЕКТИВУ:

⁽¹⁾ ОВ L 359, 31.12.1998, С. 1

ГЛАВА I

Загальні положення

Стаття 1

Ця Директива застосовується до податків на транспортні засоби, зборів за проїзд і зборів з пасажирів, що застосовуються до транспортних засобів, як визначено в статті 2.

Ця Директива не впливає на транспортні засоби, що здійснюють перевезення виключно на територіях держав-членів поза межами Європи.

Вона також не стосується транспортних засобів, зареєстрованих на Канарських островах, у Сеуті, Мелільї, на Азорських островах або на острові Мадейра, які здійснюють перевезення виключно на цих територіях або між цими територіями і, відповідно, на континентальній частині Іспанії і Португалії.

Стаття 2

Для цілей цієї Директиви:

(а) ► **M1** “транс’європейська мережа автомагістралей” означає мережу автомагістралей, визначених в Секції 2 Додатку I до Рішення № 1692/96/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 23 липня 1996 року стосовно настанов для розвитку транс’європейської мережі автомагістралей ⁽¹⁾ як це показано на картах. Карти стосуються відповідних секцій, зазначених в чинній частині та/або в Додатку II до цього Рішення; ◀

▼ **M1**

(aa) “вартість конструкції” означає вартість, яка стосується конструкції, в тому числі, якщо необхідно, витрати на фінансування:

- нової інфраструктури або удосконалення нової інфраструктури (включаючи необхідні ремонтні роботи), або

- інфраструктури або удосконалення інфраструктури (включаючи необхідні ремонтні роботи), які були завершені не більше, ніж 30 років до 10 липня 2008 року, або завершені не більше, ніж 30 років до того, як була запроваджена нова толінгова операція після 10 липня 2008 року; кошти, що стосуються інфраструктури та удосконалення інфраструктури, які були завершені до цього строку, також вважаються коштами на будівництво, де:

(i) держава-член встановила толінгову систему, яка забезпечує відшкодування цих витрат за допомогою договору з оператором толінгової системи, або інших правових актів, які мають рівноцінну дію, і які набули силу до 10 липня 2008 року, або

(ii) держава-член може довести, що факти на користь будівництва цієї інфраструктури залежали від того, що строк експлуатації конструкції перевищує 30 років.

У будь-якому випадку співвідношення вартості конструкції, що береться до уваги, не повинно перевищувати співвідношення поточного строку експлуатації компонентів конструкції, які ще в обігу на 10 липня 2008 року або на дату введення нової толінгової операції, якщо ця дата пізніша.

Вартість інфраструктури або удосконалення інфраструктури включає будь-які специфічні витрати на інфраструктуру, призначені для зменшення шуму або покращення безпеки автомагістралі, а також поточні виплати оператора

⁽¹⁾ ОВ L 228, 9.9.1996, С. 1, Рішення з останніми змінами, внесеними Рішенням № 884/2004/ЄС (ОВ L 167, 30.4.2004, С. 1).

інфраструктури, що відповідають об'єктивним природоохоронним заходам, таким як захист ґрунту від забруднення;

(ab) “витрати на фінансування” означає частку від запозичень чи відшкодувань інвестиційного фонду, внесених акціонерами;

(ac) “значні структурні ремонтні роботи” означають структурні ремонтні роботи, за виключенням тих ремонтних робіт, які на даний час не є необхідними пасажиром автомагістралі, наприклад, якщо ремонтні роботи замінені асфальтуванням або іншими будівельними роботами;

(b) “збір за проїзд” означає встановлену суму до платежу за проїзд транспортним засобом відповідної дистанції по автомагістралі, як зазначено в частині 1 статті 7; сума залежить від відстані та типу транспортного засобу;

(ba) “середньозважені збори” означають загальний прибуток, отриманий від збору за відповідний період часу, поділений на кількість кілометрів, які проїхав транспортний засіб по автомагістралі, що оподаткована збором, за той період, як прибуток, так і кілометри, обчислюються для транспорту, до якого застосовується цей збір.

▼В

(c) **►M1** “збір з пасажирів” означає визначену суму, сплата якої надає транспортному засобу право користування інфраструктурою протягом визначеного періоду, як зазначено в частині 1 статті 7;

(d) “транспортний засіб” означає автомобіль чи з'єднаний транспортний засіб, що призначений або використовується виключно для перевезення автошляхом товарів, і його максимально допустима вага у навантаженому стані є більшою за 3,5 тонни;

(e) транспортний засіб категорії “EURO 0”, “EURO I”, “EURO II”, “EURO III”, “EURO IV”, “EURO V”, “EEV” означає транспортний засіб, граничні обсяги викидів якого відповідають тим, що встановлені у Додатку 0;

▼В

(f) “тип транспортного засобу” означає категорію, до якої належить транспортний засіб, відповідно до кількості його осей, його розмірів або ваги, або відповідно до інших показників класифікації, що відображають пошкодження, які завдаються автомагістралі, тобто система класифікації дорожніх пошкоджень, встановлена в Додатку IV, за умови, що в основу системи класифікації, яка застосовується, покладені характеристики транспортного засобу, які зазначені в документах на транспортний засіб, які вимагаються в державах-членах, або ті характеристики, які є видимими. ◀

▼M1

(g) “концесійний контракт” означає “концесію на виконання громадських робіт” або “концесія на обслуговування”, як зазначено в статті 1 Директиви 2004/18/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 31 березня 2004 року стосовно координації процедур для укладання договорів на виконання громадських робіт, договорів на постачання та договорів на громадське обслуговування ⁽¹⁾;

(h) “концесійний збір за проїзд” означає збір за проїзд, який стягується концесіонером відповідно до концесійного контракту

▼В

ГЛАВА II

Оподаткування транспортних засобів

Стаття 3

⁽¹⁾ ОВ L 134, 30.4.2004, С. 114. Директива з останніми змінами, внесеними Регламентом Комісії (ЄС) №2083/2005 (ОВ L 333, 20.12.2005, С. 28).

1. Податки на транспортні засоби, зазначені в статті, є такими:

— *Бельгія:*

taxe de circulation sur les véhicules automobiles/verkeers-belasting op de autovoertuigen,

▼ **M2**

— *Болгарія:*

данък върху превозните средства,

▼ **A1**

— *Чеська Республіка:*

silniční daň,

▼ **B**

— *Данія:*

vaegtafgift of motorkeretrajer m.v.,

— *Німеччина:*

Kraftfahrzeugsteuer,

▼ **A1**

— *Естонія:*

raskeveokimaks,

▼ **B**

— *Греція:*

Τέλη κυκλοφορίας

— *Іспанія:*

(a) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica;

(b) impuesto sobre actividades económicas (виключно стосовно суми платні, що стягується з автомобілів),

— *Франція:*

▼ **B**

(a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers;

(b) taxe différentielle sur les véhicules a moteur,

— *Ірландія:*

vehicle excise duty,

— *Італія:*

(a) tassa automobilistica;

(b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica,

▼ **A1**

— *Кіпр:*

Τέλη Κυκλοφορίας Οχημάτων,

— *Латвія:*

transportlīdzekļa ikgadējā nodeva,

— *Литва:*

(a) Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojų mokestis;

(b) Mokestis už Lietuvoje įregistruotas krovines transporto priemones,

▼ **B**

— *Люксембург :*

taxe sur les véhicules automoteurs,

▼ **A1**

- *Угорщина*
gépjárműadó,
- *Мальта*:
licenzja tat-triq/road licence fee,

▼ **B**

- *Нідерланди*:
motorrijtuigenbelasting,
- *Австрія*:
Kraftfahrzeugsteuer,

▼ **A1**

- *Польща*:
podatek od środków transportowych,

▼ **B**

- *Португалія*:
(a) imposto de camionagem;
(b) imposto de circulação,

▼ **M2**

- *Румунія*:
Taxa asupra mijloacelor de transport,

▼ **A1**

- *Словенія*:
letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila,
- *Словацьчина*:
cestná daň,

▼ **B**

- *Фінляндія*:
varsinainen ajoneuvovero/egentlig fordonsskatt,
- *Швеція*:
fordonsskatt,
- *Великобританія*:
(a) vehicle excise duty (акцизний збір для транспортних засобів);
(b) motor vehicles licence (ліцензія на автомобілі).

2. Держави-члени, які заміщують будь-який податок, зазначений в частині 1, іншим податком такого ж виду, повідомляють про це Комісію, яка вносить необхідні зміни.

Стаття 4

Процедури стягнення і збору податків, зазначені в статті 3, визначаються кожною державою-членом.

Стаття 5

Що стосується транспортних засобів, зареєстрованих в державах-членах, податки, зазначені в статті 3, стягуються виключно державою-членом реєстрації.

Стаття 6

1. Незалежно від структури податків, зазначених в статті 3, держави-члени встановлюють ставки з метою гарантувати, що ставка податку для кожної категорії або підкатегорії транспортних засобів, зазначених в Додатку I, не була нижчою за мінімум, встановлений в цьому Додатку.

Впродовж двох років після набрання чинності Директивою Греція, Італія, Португалія та Іспанія повинні мати дозвіл на застосування ставок, що є нижчими, але не нижчі 65% від мінімуму, встановленого в Додатку I.

2. Держави-члени можуть застосовувати знижені ставки або виключення до:

(а) транспортних засобів, що використовуються для потреб національної або цивільної оборони, пожежною або іншими аварійними службами, міліцією, а також до транспортних засобів, що використовуються для робіт на шляхах;

(б) транспортних засобів, які переміщуються лише в деяких випадках публічними шляхами держави-члена реєстрації і використовуються фізичними або юридичними особами, головною діяльністю яких не є перевезення товарів, за умови, що перевезення, що здійснюються цими транспортними засобами, не створюють перешкод в конкуренції, і за умови отримання згоди від Комісії.

3. (а) Рада, діючи одностайно на пропозицію Комісії, може дозволити державі-члену застосовувати інші виключення або зниження податків на транспортні засоби на засадах спеціальної політики соціально-економічного характеру або яка пов'язана з інфраструктурою цієї держави. Такі виключення або зниження можуть застосовуватися лише до транспортних засобів, зареєстрованих в цій державі-члені, які здійснюють перевезення виключно в межах чітко визначеної частини її території.

(б) Будь-яка держава-член, що бажає застосовувати таке виключення або зниження, повинна повідомити про це Комісії і надіслати їй всю необхідну інформацію. Комісія повідомляє іншим державам-членам про запропоноване виключення або зниження впродовж одного місяця.

▼В

Вважається, що Комісія дозволила застосування запропонованого виключення або зниження, якщо впродовж двох місяців з моменту інформування інших держав-членів відповідно до першого пункту, ні Комісія, ні будь-яка держава-член не надішле запит, щоб справа була розглянута Радою.

4. Без шкоди другому пункту частини 1 і частинам 2 і 3 цієї статті або статті 6 Директиви Ради 92/106/ЄЕС від 7 грудня 1992 року про встановлення спільних правил для певних видів комбінованого перевезення товарів між державами-членами ⁽¹⁾, держави-члени не можуть надавати жодного виключення або жодного зниження податків, зазначених в статті 3, що б зробило податок, який підлягає сплаті, нижчим, ніж мінімум, зазначений частині 1 цієї статті.

ГЛАВА III

Збори за проїзд і збори з пасажирів

Стаття 7

1. ►**М1** Держави-члени можуть підтримувати або впроваджувати збори за проїзд та збори з пасажирів в транс'європейській мережі автомагістралей, або

⁽¹⁾ ОВ L 368, 17.12.1992, С. 38

на її відрізках, лише за умов, встановлених в частинах з 2 по 12. Це не повинно шкодити праву держав-членів, відповідно до Договору, застосовувати збори за проїзд та збори з пасажирів на дорогах, які не входять в мережу транс'європейських автомагістралей, та, між іншим, на паралельних дорогах, куди транспортний рух може бути спрямований з мережі транс'європейських автомагістралей та/або які знаходяться в прямій конкуренції із певними відрізками цієї мережі, або до інших видів автотранспорту, які не охоплює визначення "транспортний засіб" в мережі транс'європейських автомагістралей, за умови, що оподаткування пасажирів зборамив за проїзд та/або зборами на цих дорогах не є дискримінаційним стосовно міжнародного руху транспорту та не має спотворює конкуренцію між операторами.

1а. Якщо держава-член вирішує підтримати або ввести збори за проїзд та/або збори з пасажирів лише на відрізках транс'європейської мережі автомагістралей, звільнення від зборів за проїзд на інших відрізках (з таких причин, як їх відокремлення або низький рівень транспортного руху або забруднення або, якщо це є важливим, на підставі введення нової системи зборів) не є дискримінаційним стосовно міжнародного руху транспорту.

2. (а) Держава-член може вирішити підтримати або ввести збори за проїзд та/або збори з пасажирів, що застосовуються лише до транспортних засобів з максимальною дозволеною вагою з вантажем не менше ніж 12 тонн. Якщо держава-член вирішує застосувати збір за проїзд та/або збір з транспорту, вага якого нижче цієї вагової межі, застосовуються положення цієї Директиви.

(b) Збори за проїзд або збори з пасажирів застосовуються до всіх транспортних засобів з 2012 року.

(c) Держава-член може відступати від вимоги, встановленої в пункті (b), якщо вона вважає, що розширення збору плати на транспортні засоби менше 12 тонн буде:

- мати несприятливий вплив на вільний рух транспорту, навколишнє природне середовище, рівень шуму, перевантаженість доріг або здоров'я, чи
- включати адміністративні кошти, які складають більше ніж 30% додаткового джерела прибутку.

3. Збори за проїзд і збори з пасажирів можуть не застосовуватися одночасно щодо будь-якої визначеної категорії транспортних засобів при використанні єдиного відрізка шляху.

▼В

Проте, держави-члени можуть також застосовувати збори за проїзд до мереж, де стягуються збори з пасажирів за використання мостів, тунелів і гірських доріг.

4. Збори за проїзд і збори з пасажирів не повинні призводити до прямої або непрямой дискримінації на основі національності перевізника, країни чи місця заснування перевізника чи реєстрації транспортного засобу, або походження чи пункту призначення транспортної операції.

▼М1

4а. Держави-члени можуть передбачити зменшені ставки зборів за проїзд чи зборів з пасажирів, або звільнення від обов'язку сплачувати збори за проїзд чи збори з пасажирів для транспортних засобів, звільнених від вимоги встановлювати та використовувати записуюче устаткування відповідно до Регламенту Ради (ЄЕС) № 3821/85 від 20 грудня 1985 року щодо записуючого устаткування на автомобільному транспорті ⁽¹⁾ та у випадках, яких стосуються умови, що містяться у пунктах (а) та (b) частини 2 статті 6 цієї Директиви.

4б. Оскільки структури стягнення платні, що включають знижки або зменшення збору за проїзд для постійних пасажирів, можуть призвести до фактичної економії адміністративних коштів для оператора інфраструктури, держави-члени можуть передбачити такі знижки або зменшення за умови, що:

- вони задовольняють умови, встановлені у пункті (а) частини 10,

⁽¹⁾ ОВ 23, 3.4.1962, С. 720/62. Рішення з останніми змінами, внесеними Рішенням 73/402/ЄЕС (ОВ L 347, 17.12.1973, С. 48).

- вони відповідають положенням Договору і, зокрема, його статтям 12, 49, 86 та 87,

- вони не призводять до спотворення конкуренції на внутрішньому ринку,
 - отримана структура зборів є лінійною, пропорційною, доступною для усіх пасажирів на однакових умовах і не призводить до додаткових витрат у формі більших зборів за проїзд з боку інших споживачів.

Такі знижки або зменшення ні в якому випадку не перевищують 13% від збору за проїзд що сплачується еквівалентними транспортними засобами, що не підлягають отриманню знижки чи зменшення збору за проїзд.

4с. Про всі схеми знижки та зменшення потрібно повідомити Комісії, яка підтверджує відповідність умовам, встановленим у частинах 4а та 4b, а також ухвалює їх відповідно до процедури, зазначеної у частині 2 статті 9с.

▼В

5. Збори за проїзд і збори з пасажирів застосовуються і збираються, а їх сплата контролюється таким чином, щоб спричинити якомога менше перешкод вільному руху і уникати будь-якого обов'язкового контролю або перевірок на внутрішніх кордонах Співтовариства. З цією метою держави-члени співпрацюють в запровадженні методів, які надають можливість перевізникам сплачувати збори 24 години на добу принаймні в найбільших торговельних точках, використовуючи всі звичайні платіжні засоби, на території і поза межами держав-членів, в яких вони застосовуються. Держави-члени забезпечують належне обладнання в пунктах сплати зборів за проїзд і зборів з пасажирів з метою підтримки стандартних правил безпеки дорожнього руху.

6. ►МІ Заходи щодо стягнення зборів за проїзд чи зборів з пасажирів не ставлять у невинувато невинувато становище (у фінансовому чи іншому плані) нерегулярних пасажирів мережі автомагістралей. Зокрема, якщо держава-член стягує збори за проїзд та збори з пасажирів лише за допомогою системи, яка вимагає використання пристрою на борту транспортного засобу, вона має зробити доступними відповідні пристрої на борту за умови обґрунтованих адміністративних та економічних структур. ◀

7. Збори з пасажирів, включаючи адміністративні витрати, для всіх категорій транспортних засобів встановлюються зацікавленими державами-членами на рівні, не вищому, ніж максимальні ставки, встановлені в Додатку II.

▼МІ

▼В

8. Ставки зборів з пасажирів пропорційні тривалості використання певної інфраструктури.

Держава-член може застосовувати лише річні ставки для транспортних засобів, зареєстрованих в цій державі.

9. ►МІ Збори за проїзд базуються на принципі відновлення лише витрат на інфраструктуру. Зокрема, середньозважені збори за проїзд пов'язані з будівельними витратами та витратами на експлуатацію, підтримку та розвиток відповідної інфраструктурної мережі. Середньозважені збори за проїзд можуть також включати прибуток на акціонерний капітал чи частку прибутку в ціні на основі ринкових умов.

10. (а) Без шкоди середньозваженим зборам за проїзд, зазначеним в частині 9, держави-члени можуть змінювати ставки зборів за проїзд з метою боротьби із забрудненням довкілля та із заторами, з метою мінімізації шкоди для інфраструктури, оптимізації використання зазначеної інфраструктури або сприяння безпеці на дорогах, за умови, що така зміна ставок:

- пропорційна до мети, що переслідується;

- прозора та недискримінаційна, зокрема, стосовно національності перевізника, країни заснування перевізника чи країни реєстрації транспортного засобу, а також походження і пункту призначення транспортної операції;

- не призначена для створення додаткового надходження зборів, таким чином, щоб будь-які непередбачені додаткові надходження зборів (що призводять до середньозважених зборів, які не відповідають частині 9) були врівноважені шляхом внесення змін до структури модуляції, яка має бути впроваджена протягом двох років після закінчення фінансового року, в якому мало місце додаткове надходження;

- не порушує максимальні пороги гнучкості, встановлені у пункті (b).

(b) Згідно з умовами пункту (a), ставки зборів за проїзд можуть бути змінені відповідно до:

- класу емісій EURO, як встановлено у Додатку 0, включаючи рівень PM та NO_x, за умови, що збір за проїзд не перевищує 100% від збору, що стягується за еквівалентні транспортні засоби, які відповідають найсуворішим стандартам щодо викидів: та

- часу доби, типу дня або сезону, за умови, що:

(i) збір за проїзд не перевищує 100% від збору, що стягується протягом найдешевшого періоду доби, типу дня або сезону; чи

(ii) якщо у найдешевший період ставка є нульовою, стягнення за найдорожчий період доби, тип дня чи сезон не перевищує 50% від рівня збору, який застосовується у протилежному випадку до зазначеного транспортного засобу.

Від держав-членів вимагається змінювати ставки, за яких стягуються збори, відповідно до першого абзацу, не пізніше 2010 року, або, у випадку концесійного контракту, при подовженні такого контракту.

Проте держава-член може відступати від цієї вимоги, якщо:

(i) це серйозно зашкодить узгодженості систем зборів за проїзд на її території;

▼В

(ii) для зазначеної систем зборів за проїзд буде технічно неможливим впроваджувати таку диференціацію;

(iii) це призведе до того, що найбільш забруднюючі транспортні засоби об'їжджатимуть транс'європейську мережу автомагістралей, із подальшим впливом на безпеку дорожнього руху та здоров'я суспільства.

Комісії повідомляють про будь-яке з таких відхилень.

(c) Відповідно до умов пункту (a), ставки зборів за проїзд можуть, у виняткових випадках, для спеціальних проектів високого європейського значення підлягати змінам у іншій формі з метою забезпечення рентабельності таких проектів, коли вони підлягають прямій конкуренції з іншими видами перевезення транспортними засобами. Отримана в результаті структура зборів є лінійною, пропорційною, відкрито оприлюдненою, доступною для усіх пасажирів на однакових умовах і не призводить до додаткових витрат у формі більших зборів за проїзд з боку інших споживачів. Комісія підтверджує відповідність умовам цього пункту перед впровадженням зазначеної структури зборів. ◀

▼M1

11. Без шкоди частинам 1 та 1а статті 9, у виняткових випадках стосовно інфраструктури у гористій місцевості та після інформування Комісії, до зборів за проїзд може бути додана цінова надбавка за проїзд певних частин автомагістралі:

- (а) які потерпають від значних заторів, що впливають на вільний рух транспорту; або
- (б) використання яких транспортними засобами є причиною значного негативного впливу на довкілля,

за умови, що:

- грошові надходження від надбавки інвестуються у пріоритетні проекти європейського значення, визначені у Додатку III до Рішення 884/2004/ЄС, які безпосередньо впливають на зниження рівня заторів чи негативного впливу на довкілля і які розташовані у тому ж коридорі, що й певна частина автомагістралі, на якій застосовується цінова надбавка,

- цінова надбавка, що може застосовуватись до зборів за проїзд, змінених відповідно до частини 10, не перевищує 15% від середньозважених зборів, обчислених відповідно до частини 9, окрім тих випадків, коли надходження від надбавки інвестуються у транскордонні частини пріоритетних проектів європейського значення, що включають інфраструктуру у гористій місцевості, і у цьому випадку цінова надбавка не може перевищувати 25%,

- застосування цінової надбавки не призводить до несправедливого ставлення до комерційного транспорту порівняно з іншими користувачами автомагістралі,

- фінансові плани щодо інфраструктури, до якої застосовується цінова надбавка, та аналіз витрат і прибутків щодо нового інфраструктурного проекту подаються Комісії перед застосуванням цінової надбавки,

- період, протягом якого застосовується надбавка, визначається та обмежується заздалегідь, і він узгоджується з фінансовими планами та аналізами витрат і прибутків щодо очікуваного надходження, яке буде отримано.

Застосування цього положення до нових транскордонних проектів підлягає погодженню між відповідними державами-членами.

Коли Комісія отримує фінансові плани від держави-члена, що має намір застосовувати цінові надбавки, вона повідомляє цю інформацію членам Комітету, зазначеного у частині 1 статті 9с. Якщо Комісія вважає, що запланована надбавка не відповідає

▼ M1

умовам, встановленим у цій частині, або якщо вона вважає, що запланована цінова надбавка матиме значні негативні впливи на економічний розвиток периферійних регіонів, вона може відхилити чи запропонувати зміну планів щодо зборів, отриманих відповідними державами-членами, відповідно до процедури, зазначеної у частині 2 статті 9с.

12. Якщо водій не може надати документи на транспортний засіб, необхідні для перевірки інформації, зазначеної у першому абзаці пункту (b) частини 10, а також типу транспортного засобу у випадку перевірки, держави-члени можуть підіймати збори за проїзд до максимального дозволеного рівня.

Стаття 7а

1. При визначенні рівнів середньозважених зборів, які будуть стягнені за користування зазначеною інфраструктурною мережею або чітко визначеною частиною такої мережі, держави-члени беруть до уваги різні витрати, встановлені у частині 9 статті 7. Ці витрати стосуються мережі або частини мережі, на якій стягуються збори за проїзд, а також з транспортними засобами, які підлягають сплаті збору. Держави-члени можуть не відшкодовувати ці витрати за допомогою надходжень від зборів, або відшкодовувати тільки певний відсоток від витрат.
2. Збори за проїзд визначаються відповідно до статті 7 та частини 1 цієї статті.

3. Щодо нових толінгових операцій, за винятком тих, що включають концесійні збори за проїзд, що введені у державах-членах після 10 червня 2008 року, держави-члени обчислюють витрати, використовуючи методологію, що базується на основних принципах обчислення, встановлених у Додатку III.

Щодо нових концесійних зборів за проїзд, що введені після 10 червня 2008 року, максимальний рівень зборів за проїзд повинен дорівнювати чи бути меншим за рівень, отриманий при використанні методології, що базується на основних принципах обчислення, встановлених у Додатку III. Оцінка такої рівності проводиться на основі обґрунтовано довгого звітного періоду, відповідно до характеру концесійного контракту.

Толінгові операції, що вже введені у дію станом на 10 червня 2008 року, або для яких тендерні пропозиції або відповіді на запрошення до переговорів в рамках процедури переговорів були отримані відповідно до процесу державних закупівель до 10 червня 2008 року, не обмежуються обов'язками, встановленими у цій частині, доки ці операції залишаються чинними і за умови, що вони не були змінені значним чином.

4. Держави-члени повідомляють Комісії, принаймні, за чотири місяці до впровадження нової толінгової операції:

(a) для толінгових операцій, за винятком тих, що включають в себе концесійні збори за проїзд:

- середню ціну одиниці продукції та інші параметри, які використовуються при обчисленні різних елементів витрат, та

- чітку інформацію щодо транспортних засобів, включених до режиму зборів, та географічний масштаб мережі або її частини, що використовується при кожному обчисленні витрат, та відсоток від витрат, які плануються відновити;

(b) для толінгових операцій, що включають в себе концесійні збори за проїзд:

- концесійні контракти або важливі зміни у цих контрактах,

- базовий варіант, із якого надавач виходив при повідомленні про концесію, як зазначено у Додатку VII до Директиви 2004/18/ЄС; цей базовий варіант включає оцінені витрати, як визначено у частині 9 статті 7, передбачені концесією, очікуваний рух транспорту, розділений на типи транспортних засобів, рівні передбачених зборів за проїзд та географічний масштаб мережі, яку охоплює концесійний контракт.

5. Держави-члени також повідомляють Комісії, принаймні, за чотири місяці перед впровадженням нових толінгових операцій,

▼ M1

що застосовуються до паралельних автомагістралей, на які транспортний рух може бути спрямований з мережі транс'європейських автомагістралей та/або які знаходяться в прямій конкуренції із певними відрізками цієї мережі, за проїзд яких стягуються збори. Ця інформація повинна містити, принаймні, інформацію про географічний масштаб мережі, що підлягає сплаті збору за проїзд, про транспортні засоби, що мають сплачувати збір за проїзд, та про рівні передбаченого збору за проїзд, а також пояснення щодо того, як був визначений рівень збору за проїзд.

6. Для випадків, які обмежені обов'язками згідно з частиною 3, Комісія, впродовж чотирьох місяців з моменту отримання інформації відповідно до частини 4, надає висновок щодо того, чи були виконані ці зобов'язання.

Щодо толінгових операцій, зазначених у частині 5, Комісія також може надати висновок, зокрема, стосовно пропорційності та прозорості запропонованих операцій та їх імовірного впливу на конкуренцію в контексті внутрішнього руху та вільного обігу товарів.

Висновки Комісії доступні Комітету, зазначеному у частині 1 статті 9с.

7. Якщо держава-член бажає застосовувати положення, що містяться у частині 11 статті 7, по відношенню до толінгових операцій, які вже

встановлені на 10 червня 2008 року, вона надає інформацію, яка демонструє, що середньозважений збір, що застосовується до відповідної інфраструктури, відповідає положенням частини (aa) статті 2 та частин 9 і 10 статті 7.

Стаття 7b

Ця Директива не впливає на свободу держав-членів, які впроваджують систему зборів за проїзд та зборів з пасажирів для інфраструктури з метою забезпечення відповідної компенсації за ці збори, без шкоди статтям 87 та 88 Договору.

▼B

Стаття 8

1. Дві або більше держав-членів можуть співпрацювати з метою впровадження спільної системи зборів з пасажирів, що застосовуватимуться на їхніх територіях в цілому. У такому випадку ці держави-члени гарантують що Комісія безпосередньо задіяна в цій системі, а також в її подальшій реалізації і можливих поправках.

2. До спільної системи, на додаток до умов статті 7, застосовуються такі умови:

- (a) спільні ставки зборів з пасажирів повинні встановлюються задіяними державами-членами на рівнях, не вищих, ніж максимальні ставки, зазначені в частині 7 статті 7;
- (b) ►M1 сплата спільного збору з пасажирів надає дозвіл до мережі, як визначено задіяними державами-членами відповідно до частини 1 статті 7 ◄;
- (c) інші держави-члени можуть приєднатися до спільної системи;
- (d) задіяні держави-члени розробляють шкалу, за якою кожна з них отримує справедливу частину доходів, отриманих від зборів з пасажирів.

▼M1

Стаття 8a

Кожна держава-член контролює систему зборів за проїзд та зборів з пасажирів, щоб гарантувати, що вона функціонує у прозорий та недискримінаційний спосіб.

▼B

ГЛАВА IV

Прикінцеві положення

Стаття 9

1. ►M1 Ця Директива не перешкоджає застосуванню державами-членами у недискримінаційний спосіб:

(a) спеціальних податків або зборів:

— які стягуються при реєстрації транспортного засобу, або

— які застосовуються до транспортних засобів або вантажів, що перевищують норми дозволеної ваги або розмірів;

(b) платні за паркування і спеціальних зборів за міський транспортний рух;

1а. Ця Директива не перешкоджає застосуванню державами-членами у недискримінаційний спосіб:

(а) регуляторних зборів, спеціально призначених для боротьби з накопиченням транспорту на шляхах, що виникає залежно від часу або місця.

(б) регуляторних зборів, призначених для боротьби із впливами на довкілля, включаючи низьку якість повітря

на будь-якій автомагістралі, зокрема, на міських територіях, у тому числі на транс'європейській мережі автомагістралей, що перетинають міську територію. ◀

2. ►М1 Держави-члени визначають призначення використання надходження від зборів за експлуатацію автодорожньої інфраструктури. Для надання змоги розвитку транспортної мережі в цілому, надходження від зборів використовуються на користь транспортного сектору та з метою оптимізації усієї транспортної системи. ◀

▼M1

Стаття 9а

Держави-члени встановлюють відповідні засоби і системи контролю та визначають систему санкцій, що застосовується при порушеннях національних положень, ухвалених відповідно до цієї Директиви. Вони вживають усіх необхідних заходів для забезпечення їхнього впровадження. . Встановлені санкції є ефективними, пропорційними та переконливими.

Стаття 9б

Комісія сприяє діалогу та обміну технічними Ноу-Хау між державами-членами щодо впровадження цієї Директиви і, зокрема, Додатка 3. Комісія актуалізує та пояснює Додатки 0, III та IV з огляду на технічний прогрес, та Додатки I і II з огляду на інфляцію, відповідно до процедури, встановленої у частині 3 статті 9с.

Стаття 9с

1. Комісії допомагає Комітет.
2. Якщо посилання робиться на цю частину, застосовуються статті 3 та 7 Рішення 1999/468/ЄС, беручи до уваги положення його статті 8.
3. Якщо посилання робиться на цю частину, застосовуються статті 5 та 7 Рішення 1999/468/ЄС, беручи до уваги положення його статті 8.

▼M1

Період, визначений у частині 6 статті 5 Рішення 1999/468/ЄС, встановлюється на три місяці.

4. Комісія ухвалює свій внутрішній регламент.

▼B

Стаття 10

1. Для цілей цієї Директиви обмінні курси між євро і національними валютами держав-членів, які не прийняли євро, повинні бути встановлені на рівні тих, що були в силі першого робочого дня жовтня і були опубліковані в *Офіційному віснику Європейських Співтовариств*; вони набувають чинності з 1 січня наступного календарного року.

2. Держави-члени, які не прийняли євро, можуть залишати незмінними суми під час щорічного коригування, що здійснюється згідно з частиною 1, якщо обмін сум, виражених в євро, спричинив би зміну у менше, ніж 5%, якщо вони були б виражені в національних валютах.

▼M1*Стаття 11*

1. Не пізніше 10 червня 2011 року Комісія надає Європейському Парламенту і Раді звіт про впровадження та вплив цієї Директиви, враховуючи розвиток технологій і тенденцію до інтенсивності дорожнього руху, в тому числі, використання транспортних засобів, що мають вагу більше 3,5 і менше 12 тонн, та оцінюючи вплив Директиви на внутрішній ринок, в тому числі у острівних, оточених сушею та периферійних регіонах Співтовариства, рівні інвестування в секторі та вплив на цілі сталої транспортної політики.

Держави-члени надають Комісії інформацію, що є важливою для звіту, не пізніше 10 грудня 2010 року.

Не пізніше 10 червня 2008 року, після вивчення усіх варіантів, у тому числі витрат, пов'язаних із довкіллям, шумом, заторами та здоров'ям, Комісія надає загально застосовну, прозору та зрозумілу модель для оцінки усіх зовнішніх витрат, що слугуватиме базою для майбутнього обчислення інфраструктурних витрат. Ця модель супроводжується аналізом впливу інтерналізації зовнішніх витрат на всі види транспорту та стратегією поетапного впровадження моделі для усіх видів транспорту.

Звіт та модель супроводжується, якщо це необхідно, пропозиціями до Європейського Парламенту та Ради для подальшого перегляду цієї Директиви.

▼B*Стаття 12*

1. Держави-члени ухвалюють необхідні закони, підзаконні акти та адміністративні положення для виконання цієї Директиви не пізніше 1 липня 2000 року та повідомляють про це Комісії.

Якщо держави-члени ухвалюють такі положення, то вони повинні містити посилання на цю Директиву або супроводжуватись таким посиланням у разі їхньої офіційної публікації. Методи розробки зазначеного посилання визначаються державами-членами.

2. Держави-члени повідомляють Комісії про тексти основних положень національного права, що вони ухвалюють у сфері, яку охоплює ця Директива. Комісія повідомляє про це іншим державам-членам.

▼B*Стаття 13*

Ця Директива набирає чинності у день її публікації в *Офіційному віснику Європейських Співтовариств*

Стаття 14

Цю Директиву адресовано державам-членам.

▼ M1

ДОДАТОК 0

ГРАНИЧНО ДОПУСТИМІ ВИКИДИ

1. Транспортний засіб категорії «EURO 0»

Маса монооксиду вуглецю (CO) г/кВт/год	Маса вуглеводнів (HC) г/кВт/год	Маса оксидів азоту (NO _x) г/кВт/год
12,3	2,6	15,8

2. Транспортні засоби категорії «EURO I»/«EURO II»

	Маса монооксиду вуглецю (CO) г/кВт/год	Маса вуглеводнів (HC) г/кВт/год	Маса оксидів азоту (NO _x) г/кВт/год	Маса часток (PT) г/кВт/год
Транспортний засіб	4,9	1,23	9,0	0,4 (1)

категорії «EURO I»				
Транспортний засіб категорії «EURO II»	4,0	1,1	7,0	
(1) Коефіцієнт 1,7 застосовується до певного граничного обсягу викидів часток стосовно двигунів з потужністю, що дорівнює або є меншою 85 кВт.				

3. Транспортні засоби категорії «EURO III»/«EURO IV»/«EURO V»/«EEV»

Специфічні маси монооксиду вуглецю, загальні маси вуглеводнів, оксидів азоту та часток, визначені за допомогою тесту ESC, а також непрозорість відпрацьованого газу, визначена за допомогою тесту ELR, не повинні перевищувати такі обсяги (1):					
	Маса монооксиду вуглецю (CO) г/кВт/год	Маса вуглеводнів (HC) г/кВт/год	Маса оксидів азоту (NO _x) г/кВт/год	Маса часток (PT) г/кВт/год	Відпрацьований газ м ³
Транспортний засіб категорії «EURO III»	2,1	0,66	5,0	0, 10 (2)	0,8
Транспортний засіб категорії «EURO IV»	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Транспортний засіб категорії «EURO V»	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Транспортний засіб категорії «EEV»	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15
(1) Цикл тестування складається з послідовності тестових точок, кожна з яких визначається швидкістю та обертовим моментом, які двигун повинен підтримувати у стабільному стані (тест ESC) або перехідних умовах роботи (тести ESC та ELR).					
(2) 0,13 для двигунів з об'ємом циліндра менше 0,7 дм ³ та номінальною швидкістю, що перевищує 3000 хв ⁻¹ .					

4. Надалі можуть розглядатись класи майбутніх викидів від транспортних засобів, як визначено в Директиві 88/77/ЄЕС, та відповідні зміни до них.

▼B

ДОДАТОК I

МІНІМАЛЬНІ СТАВКИ ПОДАТКУ, ЩО ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ ДО ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Автомобілі

Кількість осей і максимально дозволена вага у навантаженому стані (в тоннах)		Мінімальна ставка податку (в євро/рік)	
Не менше, ніж	Менше, ніж	Ведуч(і) вісь(осі) з пневматичною підвіскою або визнаним еквівалентом (1)	Інші підвісні системи ведучої(их) осі(осей)

Дві осі

12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274

Три осі

15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345

Чотири осі

23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537

(¹) Підвіска, визнана еквівалентною відповідно до визначення, що міститься в Додатку II до Директиви Ради 96/53/ЄС від 25 липня 1996 року, що встановлює для певних дорожніх транспортних засобів, які переміщуються в межах Співтовариства, максимально дозволені розміри в національному та міжнародному русі, а також максимально дозволена вага в міжнародному русі (ОВ L 235, 17.9.1996, С. 59).

ТРАНСПОРТНІ ПОЄДНАННЯ (ТЯГАЧІ З ПРИЧЕПОМ І ДОРОЖНІ ПОТЯГИ)

Кількість осей і максимально дозволена вага у навантаженому стані (в тоннах)		Мінімальна ставка податку (в євро/рік)	
Не менше, ніж	Менше, ніж	Ведуча(і) вісь(осі) з пневматичною підвіскою або визнаним еквівалентом (¹)	Інші підвісні системи ведучої(их) осі(осей)

2 + 1 осі

12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97

▼B

Кількість осей і максимально дозволена вага у навантаженому стані (в тоннах)		Мінімальна ставка податку (в євро/рік)	
Не менше, ніж	Менше, ніж	Ведуча(і) вісь (осі) з пневматичною підвіскою або визнаним еквівалентом (¹)	Інші підвісні системи ведучої(их) осі(осей)
23	25	97	175
25	28	175	307

2 + 2 осі

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 oci

36	38	370	515
38	40	515	700

3 + 2 oci

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

3 + 3 oci

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

(¹) Підвіска, визнана еквівалентною відповідно до визначення, що міститься в Додатку II до Директиви Ради 96/53/ЄС від 25 липня 1996 року, що встановлює для певних дорожніх транспортних засобів, які переміщуються в межах Співтовариства, максимально дозволені розміри в національному та міжнародному русі, а також максимально дозволена вага в міжнародному русі (ОБ L 235, 17.9.1996, С. 59).

▼B

ДОДАТОК II

МАКСИМАЛЬНІ СУМИ В ЄВРО ЗБОРІВ З ПАСАЖИРІВ, ВКЛЮЧАЮЧИ
АДМІНІСТРАТИВНІ ВИТРАТИ, ЗАЗНАЧЕНІ В ЧАСТИНІ 7 СТАТТІ 7

Щороку

▼M1

	максимум три осі	мінімум чотири осі
EURO 0	1332	2233
EURO I	1158	1933
EURO II	1008	1681
EURO III	876	1 461
EURO IV та менш забруднюючі	797	1 329

▼B

Щомісяця і щотижня

Максимальні щомісячні та щотижневі ставки пропорційні тривалості використання певної інфраструктури.

Щодня

▼M1

Щоденний збір з пасажирів є однаковим для транспортних засобів всіх категорій і складає 11 Євро.

▼ M1

ДОДАТОК III

ОСНОВНІ ПРИНЦИПИ РОЗПОДІЛЕННЯ ВИТРАТ ТА ОБЧИСЛЕННЯ ЗБОРІВ ЗА ПРОЇЗД

Цей Додаток визначає основні принципи обчислення середньозважених зборів за проїзд, що зазначені у частині 9 статті 7. Зобов'язання пов'язувати збори за проїзд з витратами не шкодить свободі вибору держав-членів, відповідно до частини 1 статті 7а, не відшкодовувати витрати у повному обсязі шляхом надходження зборів, або свободі, відповідно до частини 10 статті 7, змінювати величини спеціальних зборів за проїзд по відношенню до середньої величини ⁽¹⁾.

Застосування цих принципів цілком відповідає іншим існуючим зобов'язанням згідно з законодавством Співтовариства, зокрема, тій вимозі, щоб концесійні контракти уклалися відповідно до Директиви 2004/18/ЄС та інших інструментів Співтовариства у галузі державних закупівель.

Якщо держава-член бере участь у переговорах з однією чи декількома третіми сторонами з метою укладення концесійного контракту стосовно будівництва чи експлуатації частини її інфраструктури, або з такою метою розпочинає подібні переговори на базі національного законодавства або угоди, укладеної урядом держави-члена, відповідність цим принципам оцінюється на основі результату таких переговорів.

1. Визначення мережі та транспортних засобів

- Якщо єдиний режим зборів за проїзд не застосовується до всієї транс'європейської мережі автомагістралей, держава-член точно визначає частину(и) мережі, яка підлягає встановленню режиму зборів за проїзд, а також систему для класифікації транспортних засобів з метою зміни зборів за проїзд. Держави-члени також визначають, чи розширюватимуть вони сферу, яку охоплює їхній режим зборів з метою включити до неї транспортні засоби, що підпадають під поріг від 12 тон.
- Якщо держава-член вирішує затвердити різні сфери політики стосовно відшкодування коштів для різних частин її мережі (що дозволено згідно з частиною 1 статті 7а), для кожної чітко визначеної частини мережі витрати обчислюються окремо. Держави-член може вирішити розділити свою мережу на декілька чітко визначених частин з метою встановлення окремих концесійних систем або подібних до них для кожної частини.

2. Витрати на інфраструктуру*Інвестиційні витрати*

- Інвестиційні витрати включають витрати на будівництво (у тому числі фінансові витрати) і витрати на розвиток інфраструктури, плюс, у разі необхідності, прибуток на акціонерний капітал чи частку прибутку. Також вони включають витрати на придбання земельної власності, планування, проектування, нагляд за договорами щодо будівництва та управління проектом, на археологічні дослідження та дослідження ґрунту, а також інші відповідні побічні витрати.
- Відшкодування витрат на будівництво має в своїй основі проектний строк служби інфраструктури або інший подібний термін погашення (не менше 20 років), що може бути доцільним з причин фінансування за допомогою концесійного контракту чи іншим способом. Період терміну погашення може бути ключовою змінною величиною у переговорах стосовно укладення концесійних контрактів, зокрема, якщо зазначена держава-член бажає, як частину контракту, встановити максимальну величину стосовно середньозваженого збору, що застосовується.
- Без шкоди обчисленню інвестиційних витрат, відшкодування витрат може:

⁽¹⁾ Ці положення, а також гнучкість, запропонована стосовно способу відшкодування з часом (дивитись третій абзац пункту 2.1), дають значний рівень прибутку до фіксованих зборів за проїзд на рівнях, прийнятних для споживачів, і адаптованих до специфічних цілей транспортної політики держави-члена.



- бути розподілено пропорційно протягом всього терміну погашення чи зважені на початку, всередині чи наприкінці періоду, за умови, що таке зважування виконується у прозорий спосіб,
- передбачати індексацію зборів за проїзд протягом всього терміну погашення
- Усі витрати, понесені раніше, базуються на сплачених сумах. Витрати, які будуть понесені, базуватимуться на обґрунтованих прогнозах витрат.
- Державні капіталовкладення можуть прийматися як фінансовані запозичення. Відсоткова ставка, що застосовується до витрат, понесених раніше, має дорівнювати відсотковим ставкам, що застосовуються до державних капіталовкладень на той період.
- Витрати розподіляються пропорційно стосовно вантажних транспортних засобів на основі об'єктивності та прозорості, беручи до уваги пропорцію інтенсивного руху вантажного транспорту у мережі, та пов'язані з цим витрати. Кількість кілометрів, яку проїхав вантажний транспорт, може з цією метою коригуватись за допомогою об'єктивно аргументованих «факторів еквівалентності», так як ті, що встановлені у пункті 4 ⁽¹⁾.
- Положення щодо передбачуваного прибутку на акціонерний капітал чи частки прибутку мають бути аргументовані з огляду на ринкові умови і можуть змінюватись з метою надання ініціатив третій стороні угоди стосовно вимог щодо якості обслуговування. Прибуток на акціонерний капітал може бути оцінений за допомогою використання економічних показників, таких як IRR (внутрішня норма окупності інвестицій) або WACC (середньозважена вартість капіталу).

2.2 Щорічні витрати на технічне обслуговування та структурний ремонт

- Ці витрати включають щорічні витрати на технічне обслуговування мережі та періодичні витрати на ремонт, зміцнення та перекладання покриття дороги з метою гарантування того, що рівень оперативної функціональності мережі підтримується з часом.
- Такі витрати розподіляються пропорційно між вантажними транспортними засобами та іншим транспортом на основі фактичної та прогнозованої кількості кілометрів, яку проїхав транспортний засіб, і можуть бути скориговані за допомогою об'єктивно аргументованих факторів еквівалентності, таких як ті, що встановлені у пункті 4.

3. Витрати на експлуатацію, підтримку та толінгові витрати

Такі витрати включають в себе усі витрати, що несе організація, що експлуатує інфраструктуру, а також витрати, які не охоплює Розділ 2, і які пов'язані із впровадженням, експлуатацією і управлінням інфраструктурою та системою зборів за проїзд. Вони включають, зокрема:

- витрати на будівництво, встановлення і підтримку пунктів сплати збору та інших платіжних систем,
- щоденні витрати на експлуатацію, адміністрування і введення у дію системи зборів за проїзд,
- адміністративні комісії та збори, пов'язані з концесійними контрактами,
- витрати на управління, адміністрування та обслуговування, пов'язані з експлуатацією інфраструктури.

Ці витрати також можуть включати в себе прибуток на акціонерний капітал чи частку прибутку, що відображають ступінь переданого ризику.

Такі витрати розподіляються рівномірно на справедливій та прозорій основі між усіма класами транспортних засобів, які підлягають збору за проїзд.

⁽¹⁾ При застосуванні факторів еквівалентності державами-членами можна враховувати будівництво дороги на поетапній основі або із використанням підходу довгого життєвого циклу.

▼ **M1****4. Частка вантажних перевезень, фактори еквівалентності та механізм коригування**

- Обчислення зборів за проїзд базується на фактичній та прогнозованій кількості кілометрів, яку проїхали вантажні транспортні засоби, до якої, за бажанням, внесені коригування за допомогою факторів еквівалентності, щоб зробити належну поправку до збільшених витрат на будівництво та відновлення інфраструктури з метою використання її для вантажних перевезень.

- Наступна таблиця містить групу орієнтовних факторів еквівалентності. Якщо держава-член використовує фактори еквівалентності в межах коефіцієнтів, відмінних від тих, що зазначені в таблиці, вони базуються на об'єктивно аргументованих критеріях та мають бути оприлюднені.

Клас транспортного засобу ⁽¹⁾	Фактори еквівалентності		
	Структурний ремонт ⁽²⁾	Інвестиції	Щорічне технічне обслуговування
3,5 т ≤ 7,5 т, клас 0	1	1	1
> 7,5 т, клас I	1,96	1	1
> 7,5 т, клас II	3,47	1	1
> 7,5 т, клас III	5,72	1	1
⁽¹⁾ Див. Додаток IV для визначення класу транспортного засобу.			
⁽²⁾ Класи транспортних засобів відповідають навантаженню на вісі 5,5, 6,5, 7,5 та 8,5 тонн відповідно.			

- Режими зборів, що мають в своїй основі прогнозовані рівні перевезень, передбачають встановлення механізму коригування, за допомогою якого збори періодично змінюються з метою виправлення надмірного або недостатнього відшкодування витрат внаслідок помилок прогнозування.



ДОДАТОК IV

ВИЗНАЧЕННЯ ОРІЄНТОВНИХ КЛАСІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Класи транспортних засобів визначаються згідно з таблицею, наведеною нижче.

Транспортні засоби класифікуються у під категорії 0, I, II та III відповідно до шкоди, яку вони завдають поверхні дороги, у порядку збільшення (таким чином, клас III – це категорія, що завдає найбільшої шкоди автодорожній інфраструктурі). Показник шкоди збільшується із збільшенням навантаження на вісь.

Усі автомобілі та транспортні поєднання з максимально дозволеною вагою у навантаженому стані менше 7,5 тонн належать до класу 0.

Автотранспортні засоби

Ведучі осі з пневматичною підвіскою або визнаним еквівалентом ⁽¹⁾		Інші підвісні системи ведучих осей		Клас стосовно шкоди
Кількість осей і максимально дозволена вага у навантаженому стані (в тоннах)		Кількість осей і максимально дозволена вага у навантаженому стані (в тоннах)		
Не менше, ніж	Не більше, ніж	Не менше, ніж	Не більше, ніж	
Дві осі				
7,5	12	7,5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
Три осі				
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	
Чотири осі				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			
		27	29	II
		29	31	
		31	32	
29	31			II
31	32			
⁽¹⁾ Підвіска, визнана еквівалентною відповідно до визначення, що міститься в Додатку II до Директиви Ради 96/53/ЄС від 25 липня 1996 року, що встановлює для певних дорожніх транспортних засобів, які переміщуються в межах Співтовариства, максимально дозволені розміри в національному та міжнародному русі, а також максимально дозволена вага в міжнародному русі (ОВ L 235, 17.9.1996, С. 59). Директива, з останніми змінами, внесеними Директивою Європейського Парламенту та Ради 2002/7/ЄС (ОВ L 67, 9.3.2002, С. 47).				

**Транспортні посудиння (тягачі з причепом і дорожні потяги)**

Ведучі осі з пневматичною підвіскою або визнаним еквівалентом		Інші підвісні системи ведучих осей		Клас стосовно шкоди
Кількість осей і максимально дозволена вага у навантаженому стані (в тоннах)		Кількість осей і максимально дозволена вага у навантаженому стані (в тоннах)		
Не менше, ніж	Не більше, ніж	Не менше, ніж	Не більше, ніж	
2 + 1 осі				
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	
2 + 2 осі				
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 осі				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	II
3 + 2 осі				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
3 + 3 осі				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	