



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 31.5.2017
COM(2017) 275 final

2017/0114 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά
οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Ένα αποτελεσματικό και αξιόπιστο σύστημα μεταφορών είναι ουσιώδους σημασίας για την ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και αποτελεί βασικό τομέα της οικονομίας. Αν και οι οδικές μεταφορές διαδραματίζουν τον σημαντικότερο ρόλο στο σύστημα εσωτερικών μεταφορών, αποτελούν πηγή μιας σειράς κοινωνικοοικονομικών και περιβαλλοντικών προκλήσεων (π.χ. κλιματική αλλαγή, ατμοσφαιρική ρύπανση, θόρυβος, κυκλοφοριακή συμφόρηση). Τα τέλη χρήσης του οδικού δικτύου μπορούν να διαδραματίσουν κεντρικό ρόλο στην παροχή κινήτρων για πιο καθαρή και αποδοτική λειτουργία και ο συνεκτικός σχεδιασμός τους είναι καθοριστικής σημασίας για τη διασφάλιση της δίκαιης μεταχείρισης των χρηστών του οδικού δικτύου και τη χρηματοδότηση βιώσιμων υποδομών.

Η οδηγία 1999/62/ΕΚ¹ προβλέπει το νομικό πλαίσιο για την επιβολή τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής. Στόχος της οδηγίας είναι η εξάλειψη των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων μεταφορών μέσω της σταδιακής εναρμόνισης των φόρων επί των οχημάτων και της καθιέρωσης δικαίων μηχανισμών για την επιβολή τελών υποδομής. Καθορίζει ελάχιστα επίπεδα φόρων επί των οχημάτων για τα βαρέα φορτηγά οχήματα και ρυθμίζει τους τρόπους επιβολής τελών υποδομής, συμπεριλαμβανομένης της διαφοροποίησης των τελών σύμφωνα με την περιβαλλοντική επίδοση των οχημάτων.

Ωστόσο, μέχρι στιγμής η οδηγία δεν περιέχει στοιχεία που συμβάλλουν συγκεκριμένα στη μείωση των εκπομπών CO₂ από τις μεταφορές. Το 2014 οι εκπομπές CO₂ από τις οδικές μεταφορές εξακολούθησαν να είναι κατά 17 % υψηλότερες από ό,τι το 1990. Το μεγαλύτερο μέρος των εν λόγω εκπομπών προέρχεται από επιβατηγά αυτοκίνητα (άνω του 60 %), ενώ αυξάνονται οι εκπομπές των βαρέων φορτηγών οχημάτων. Σύμφωνα με τις τρέχουσες τάσεις, η μείωση των εκπομπών δεν επαρκεί για την επίτευξη των στόχων που έχει θέσει η ΕΕ για το 2030 και το 2050.

Οι οδικές υποδομές φθίνουν σε αρκετά κράτη μέλη λόγω της ανεπαρκούς συντήρησής τους. Οι δημόσιες δαπάνες για τη συντήρηση των οδών μειώθηκαν στην ΕΕ κατά περίπου 30 % μεταξύ 2006 και 2013 και ανέρχονταν σε 0,5 % του ΑΕΠ το 2013 (έναντι 1,5 % το 1975 και 0,8 % το 2008). Το γεγονός αυτό οδήγησε σε διάφορες αρνητικές οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις, συμπεριλαμβανομένων των αυξημένων εξόδων λειτουργίας οχημάτων, των εκπομπών ρύπων και θορύβου, των αυξημένων χρόνων διαδρομής, των ατυχημάτων και του αρνητικού αντίκτυπου στην οικονομία.

Η υφιστάμενη νομοθεσία εφαρμόζεται μόνο στα βαρέα φορτηγά οχήματα, ενώ όλα τα άλλα οχήματα εξακολουθούν να μην καλύπτονται. Στον τομέα αυτό, που περιλαμβάνει ιδίως τα επιβατηγά αυτοκίνητα, και ελλείπει συγκεκριμένων ορίων, υφίσταται ο κίνδυνος συγκριτικά υψηλής τιμολόγησης των μικρής διάρκειας βινιετών και κατ' επέκταση της διάκρισης έναντι των περιστασιακών, κυρίως αλλοδαπών χρηστών. Άλλο ένα πιθανό πρόβλημα διάκρισης,

¹ Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42–50).

κοινό σε όλα τα είδη οχημάτων, είναι η παροχή αντισταθμίσεων στους εθνικούς χρήστες σε περίπτωση επιβολής χρονοεξαρτώμενων τελών.

Ο αρνητικός αντίκτυπος των οδικών μεταφορών αντιπροσωπεύει σημαντικό κοινωνικό κόστος. Αν και τα αυτοκίνητα και τα μικρά φορτηγά αυτοκίνητα προκαλούν μικρότερη ζημία στις υποδομές από ό,τι τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα (συμπεριλαμβανομένων των βαρέων φορτηγών οχημάτων και των αστικών λεωφορείων/πούλμαν), τα επιβατηγά οχήματα ευθύνονται για περίπου τα 2/3 του εξωτερικού κόστους (συμπεριλαμβανομένου το κόστους της κλιματικής αλλαγής, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, των ατυχημάτων και άλλου αρνητικού αντίκτυπου) που απορρέει από τις οδικές μεταφορές, ή περίπου 1,8-2,4 % του ΑΕΠ.

Επιπλέον, η κυκλοφοριακή συμφόρηση αποτελεί επίμονο πρόβλημα τόσο εντός όσο και εκτός των αστικών περιοχών· ωστόσο, τα κράτη μέλη έχουν κάνει μόνο σποραδικές κινήσεις για την αντιμετώπισή του. Η κορύφωση της οδικής κυκλοφορίας έχει σημαντικό κοινωνικό κόστος που αναλογεί στο 1 % του ΑΕΠ της ΕΕ. Τα δύο τρίτα του κόστους αυτού οφείλεται στα επιβατηγά αυτοκίνητα και το 20-30 % στην υπεραστική κυκλοφορία.

Στόχος της πρωτοβουλίας είναι να σημειωθεί πρόοδος στην εφαρμογή των αρχών «ο ρυπαίνων πληρώνει» και «ο χρήστης πληρώνει», ώστε να προωθηθούν οι οικονομικά και περιβαλλοντικά βιώσιμες και οι κοινωνικά δίκαιες οδικές μεταφορές.

Η πρωτοβουλία συνεισφέρει στο πρόγραμμα βελτίωσης της καταλληλότητας του κανονιστικού πλαισίου (REFIT), καθώς έχει ως στόχο την επικαιροποίηση και την απλούστευση ορισμένων διατάξεων της οδηγίας.

- **Συνοχή με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Στόχος της παρούσας πρωτοβουλίας είναι η αντιμετώπιση των ελλείψεων της υφιστάμενης νομοθεσίας (οδηγία 1999/62/EK), δηλαδή η καλύτερη εκπλήρωση των στόχων της νομοθεσίας. Οι προτεινόμενοι όροι θα απλουστεύσουν ορισμένες διατάξεις της οδηγίας μέσω της εξάλειψης των διαφοροποιήσεων των διοδίων που βασίζονται στην κατηγορία εκπομπών Euro, τα οφέλη των οποίων αποδυναμώνονται πλέον με ταχείς ρυθμούς, και με την εξάλειψη των επαχθών απαιτήσεων κοινοποίησης, ιδίως όσον αφορά τη χρέωση του εξωτερικού κόστους.

Επιπλέον, προτείνεται να συμπεριληφθούν τα λεωφορεία, τα επιβατηγά αυτοκίνητα και τα μικρά φορτηγά αυτοκίνητα στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, με σκοπό την εξασφάλιση μεγαλύτερης συνέπειας στην τιμολόγηση της χρήσης των υποδομών στο σύνολο του τομέα οδικών μεταφορών. Δεδομένου του ζητήματος των εκπομπών CO₂ που εξηγήθηκε παραπάνω, προτείνεται επίσης τα τέλη χρήσης του οδικού δικτύου να αποτυπώνουν τις εν λόγω εκπομπές.

- **Συνοχή με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η πρωτοβουλία είναι μέρος της προσπάθειας της Επιτροπής για τη δημιουργία Ενεργειακής Ένωσης και μιας σειράς προτάσεων σχετικών με τις μεταφορές χαμηλών εκπομπών², συμπεριλαμβανομένης της αναθεώρησης των κανονισμών περί εκπομπών CO₂ για τα αυτοκίνητα και τα μικρά φορτηγά αυτοκίνητα, προτάσεων για την πιστοποίηση και την παρακολούθηση/υποβολή εκθέσεων για τις εκπομπές CO₂ των φορτηγών αυτοκινήτων και

² COM(2016) 501 final: Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών

των λεωφορείων, καθώς και σχετικών πρωτοβουλιών στον τομέα των οδικών μεταφορών, ιδίως για την αναθεώρηση της νομοθεσίας σχετικά με τα διαλειτουργικά ηλεκτρονικά συστήματα επιβολής διοδίων και των κανόνων που διέπουν την εσωτερική αγορά για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές και τις μεταφορές με λεωφορεία και πούλμαν.

Οι προτεινόμενες αλλαγές είναι σύμφωνες με τους στόχους που θέτει η Λευκή Βίβλος του 2011 για τις μεταφορές³, βάσει των οποίων απαιτείται η πλήρης εφαρμογή της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει» (που προβλέπεται στη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης) και της αρχής «ο χρήστης πληρώνει» με σκοπό τη διασφάλιση πιο βιώσιμων μεταφορών και χρηματοδότησης για τις υποδομές. Για τη διευκόλυνση της επιβολής τελών με βάση την απόσταση, αναθεωρείται παράλληλα η νομοθεσία σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των τηλεδιοδίων⁴. Οι προτεινόμενες αλλαγές συμβαδίζουν επίσης με την περιβαλλοντική νομοθεσία σχετικά με τις εκπομπές και τον θόρυβο των οχημάτων.

Επιπλέον, με την επέκταση του πεδίου εφαρμογής της, η πρωτοβουλία βασίζεται σε διαδικασίες πιστοποίησης που θα θεσπιστούν όσον αφορά της εκπομπές CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και στους κανονισμούς που διέπουν τις εκπομπές ρύπων και CO₂ από ελαφρά οχήματα. Σε ό,τι αφορά το θιγόμενο οδικό δίκτυο, η πρόταση αναφέρεται στους αναθεωρημένους προσανατολισμούς της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

• Νομική βάση

Η νομική βάση για την οδηγία 1999/62/EK είναι τα άρθρα 71 και 93 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (νυν άρθρα 91 και 113).

Οι διατάξεις της οδηγίας που επηρεάζονται από την παρούσα πρόταση αφορούν τα διόδια και τα τέλη χρήσης, τομέα στον οποίο έχει εφαρμογή το άρθρο 91 της ΣΛΕΕ.

Όσον αφορά τις τροποποιήσεις ορισμένων διατάξεων του κεφαλαίου II της οδηγίας περί φόρων επί των οχημάτων, αυτές εμπίπτουν στο άρθρο 113 της ΣΛΕΕ και αντιμετωπίζονται σε χωριστή νομική πρόταση.

• Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)

Η ΕΕ έχει συντρέχουσα αρμοδιότητα με τα κράτη μέλη για τη ρύθμιση του τομέα των μεταφορών σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο ζ) της ΣΛΕΕ. Ωστόσο, την προσαρμογή των υφιστάμενων κανόνων μπορεί να τη διαχειριστεί μόνο η ίδια η Ένωση. Η επέκταση των κανόνων της ΕΕ σε άλλες κατηγορίες οχημάτων δικαιολογείται από τον αντίκτυπό τους στα προβλήματα σε επίπεδο ΕΕ και σε παγκόσμιο επίπεδο. Σε ό,τι αφορά τα επιβατηγά αυτοκίνητα, τα μικρά λεωφορεία και τα μικρά φορτηγά αυτοκίνητα, η συμπερίληψή τους θα βοηθούσε ιδίως στην πρόληψη του κινδύνου άνισης αντιμετώπισης των περιστασιακών χρηστών ή των οχημάτων που είναι ταξινομημένα στο εξωτερικό από τα κράτη μέλη. Η συμπερίληψη των λεωφορείων/πούλμαν θα βοηθούσε στον περιορισμό των

³ COM(2011) 144 final: Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών

⁴ Οδηγία 2004/52/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων στην Κοινότητα (ΕΕ L 166 της 30.4.2004, σ. 124) και απόφαση της Επιτροπής, της 6ης Οκτωβρίου 2009, σχετικά με τον ορισμό της ευρωπαϊκής υπηρεσίας τηλεδιοδίων και των τεχνικών στοιχείων της (ΕΕ L 268, 13.10.2009, σ. 11).

στρεβλώσεων του ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά για τη μεταφορά επιβατών με την προνομιακή μεταχείριση (δηλαδή την απαλλαγή από πληρωμή για τη χρήση υποδομής) των εν λόγω οχημάτων σε σχέση με τις σιδηροδρομικές μεταφορές, που υπόκεινται σε τέτοια τέλη.

Γενικότερα, καθώς όλα αυτά τα οχήματα χρησιμοποιούν τις ίδιες οδικές υποδομές και συμβάλλουν στις εκπομπές CO₂, την ατμοσφαιρική ρύπανση και την κυκλοφοριακή συμφόρηση, η συμπερίληψή τους δικαιολογείται από τα προβλήματα που εντοπίστηκαν.

- **Αναλογικότητα**

Τα προτεινόμενα μέτρα συμβάλλουν μόνο στην επίτευξη των στόχων που έχουν τεθεί, ιδίως τη συνεπή εφαρμογή των αρχών «ο ρυπαίνων πληρώνει» και «ο χρήστης πληρώνει», και δεν υπερβαίνουν το μέτρο που είναι αναγκαίο για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων.

Η επέκταση του πεδίου εφαρμογής πέρα από τα βαρέα φορτηγά οχήματα είναι απαραίτητη προκειμένου να διασφαλιστεί η εφαρμογή συνεκτικών κανόνων σε όλα τα οδικά οχήματα και να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που δεν αφορούν μόνο ή κατά βάση την κυκλοφορία των βαρέων φορτηγών οχημάτων (υποβαθμισμένη ποιότητα υποδομών, υψηλές εκπομπές CO₂ από τις οδικές μεταφορές, ατμοσφαιρική ρύπανση, θόρυβος, κυκλοφοριακή συμφόρηση ή διαφορετική μεταχείριση των αλλοδαπών χρηστών).

Το κόστος για τα κράτη μέλη, τις επιχειρήσεις και τους πολίτες είναι περιορισμένο σε σχέση με τα δυνητικά οφέλη. Η πρόταση δεν επιβάλλει την εφαρμογή των οδικών τελών από τα κράτη μέλη, αλλά εναρμονίζει τον τρόπο με τον οποίο τα εν λόγω τέλη θα πρέπει να εφαρμόζονται σε ολόκληρη την Ένωση. Επίσης, δεν συνεπάγεται αύξηση του επιπέδου των υφισταμένων επιβαρύνσεων.

Στο πλαίσιο της εκτίμησης των επιπτώσεων, έχει απορριφθεί μια σειρά πιθανών μέτρων πολιτικής βάσει της αρχής της αναλογικότητας, όπως η υποχρεωτική επιβολή τελών υποδομής ή τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης.

- **Επιλογή του νομικού μέσου**

Καθώς η προς τροποποίηση νομική πράξη είναι οδηγία, η τροποποιητική πράξη θα πρέπει καταρχήν να έχει την ίδια μορφή.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας ισχύουσας νομοθεσίας**

Η Επιτροπή δημοσίευσε την αξιολόγηση της οδηγίας 1999/62/EK το 2013⁵. Τον Ιανουάριο του 2014 δημοσιεύτηκε η εξωτερική αξιολόγηση της εφαρμογής και των αποτελεσμάτων της πολιτικής της ΕΕ σχετικά με την επιβολή τελών υποδομής από το 1995 («Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995»)⁶. Από τις αξιολογήσεις διαπιστώθηκαν διάφορα προβλήματα που συνδέονται με την επιβολή οδικών τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα σύμφωνα με το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο.

⁵ Εκ των υστέρων αξιολόγηση της οδηγίας 1999/62/EK, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (SWD(2013) 1 final), όπως έχει τροποποιηθεί

⁶ <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>

Ενώ 24 κράτη μέλη έχουν εφαρμόσει κάποιου είδους οδικά τέλη και παρατηρείται μια τάση προς την επιβολή διοδίων με βάση την απόσταση σε ολόκληρο το δίκτυο, η μετάβαση αυτή υπήρξε αργή και εξακολουθεί να παρατηρείται έντονη ασυνέπεια στην Ένωση. Κατά την αξιολόγηση διαπιστώθηκαν μεγάλες διαφορές στις εθνικές πολιτικές επιβολής οδικών τελών και προέκυψε ότι η έλλειψη εναρμόνισης τόσο στο είδος των τελών (χρονοεξαρτώμενες βινιέτες, διόδια με βάση την απόσταση, διαφοροποιημένα ή μη) όσο και στο είδος των τεχνολογιών είσπραξης τελών που χρησιμοποιούνται έχει ως αποτέλεσμα επιπλέον διοικητική επιβάρυνση και κόστος τόσο για τις δημόσιες αρχές όσο και για τους χρήστες.

Αν και η οδηγία προάγει τους στόχους που έχουν τεθεί, διαπιστώθηκε μια σειρά ελλείψεων:

- Το πεδίο εφαρμογής: υπάρχει δυνατότητα απαλλαγής των βαρέων φορτηγών οχημάτων κάτω των 12 τόνων, γεγονός που οδηγεί σε άνισους όρους ανταγωνισμού στις εμπορευματικές μεταφορές·
- τα χρονοεξαρτώμενα τέλη που προβλέπονται από την οδηγία δεν συμβάλλουν αποτελεσματικά στο κόστος των υποδομών, την παροχή κινήτρων για πιο καθαρή και αποδοτική λειτουργία ή τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης·
- η επιβολή τέλους εξωτερικού κόστους είναι πολύ σύνθετη, ενώ για την (υποχρεωτική) διαφοροποίηση σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές κατηγορίες εκπομπών EURO, καθορίζεται μόνο η μέγιστη διαφοροποίηση και η ευχέρεια που παρέχεται στα κράτη μέλη εντός του μέγιστου αυτού ορίου·
- Η διαφοροποίηση των τελών για την καταπολέμηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης: η απαίτηση της ουδετερότητας των εσόδων φαίνεται να είναι υπερβολικά επαχθής για να εφαρμοστεί και θα μπορούσε να θεωρηθεί άδικη αν εφαρμοζόταν μόνο στα βαρέα φορτηγά οχήματα παρότι όλοι οι χρήστες του οδικού δικτύου συμβάλλουν στην κυκλοφοριακή συμφόρηση·

Ενώ η αξιολόγηση εστίασε στους ισχύοντες όρους της οδηγίας, από τα στοιχεία που πρόσφεραν τα ενδιαφερόμενα μέρη προέκυψαν άλλα σχετικά ζητήματα, συμπεριλαμβανομένης της ανάγκης μείωσης των εκπομπών CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και παροχής ενός πλαισίου επιβολής τελών όσον αφορά τα επιβατηγά αυτοκίνητα (και άλλες κατηγορίες οχημάτων), ιδίως ώστε να αποφευχθούν οι διακρίσεις σε βάρος των περιστασιακών (αλλοδαπών) χρηστών.

• **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Οι διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη ήταν σύμφωνες με τα ελάχιστα πρότυπα για τις διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη που καθορίζονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2002 (COM(2002) 704 final).

Χρησιμοποιήθηκε η μέθοδος της ανοικτής και στοχευμένης διαβούλευσης και διάφορα εργαλεία διαβούλευσης.

1) Οργανώθηκε μια τυπική επιγραμμική ανοιχτή δημόσια διαβούλευση διάρκειας 12 εβδομάδων μέσω του δικτυακού τόπου «Your Voice in Europe» με βάση ερωτηματολόγια.

Η ανοιχτή δημόσια διαβούλευση διήρκεσε από τις 8 Ιουλίου έως τις 5 Οκτωβρίου, ενώ έγιναν δεκτές και εκπρόθεσμες συνεισφορές. Η ανοιχτή δημόσια διαβούλευση περιλάμβανε δύο σειρές ερωτήσεων: μια που αποσκοπούσε στην κατανόηση των αντιλήψεων των χρηστών και

απευθυνόταν στο ευρύ κοινό και μια πιο τεχνικής φύσεως που απευθυνόταν σε εμπειρογνώμονες.

Η Επιτροπή έλαβε 135 απαντήσεις στα ερωτηματολόγια, καθώς και 48 συμπληρωματικά έγγραφα. Οι απαντήσεις κάλυπταν μια σειρά ομάδων ενδιαφερόμενων, συμπεριλαμβανομένων των επιχειρήσεων μεταφορών (42 %), των καταναλωτών/πολιτών (14 %), των δημόσιων αρχών (13 %), του κλάδου των κατασκευών (7 %), των ενώσεων δημόσιων μεταφορών (4 %) και των παρόχων υπηρεσιών/λύσεων διοδίων (4 %).

2) Πραγματοποιήθηκε στοχοθετημένη διαβούλευση με συγκεκριμένα ενδιαφερόμενα μέρη και εμπειρογνώμονες καθόλη τη διάρκεια της διαδικασίας εκτίμησης των επιπτώσεων και περιλάμβανε:

α) σειρά θεματικών σεμιναρίων με τα ενδιαφερόμενα μέρη και τα κράτη μέλη, οργανωμένων από την Επιτροπή κατά τη διάρκεια του Σεπτεμβρίου και του Οκτωβρίου του 2015.

β) Διάσκεψη για τις πρωτοβουλίες στον τομέα των οδικών μεταφορών της 19ης Απριλίου 2016.

γ) Επιλέχθηκαν 21 συνεντεύξεις με ενδιαφερόμενα μέρη βάσει συγκεκριμένων αναγκών για δεδομένα, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν από τον εξωτερικό ανάδοχο που ανέλαβε την εκπόνηση της υποστηρικτικής μελέτης της εκτίμησης επιπτώσεων.

Συνοπτική παρουσίαση των απαντήσεων και αξιοποίηση των αποτελεσμάτων

Εκδηλώθηκε γενική υποστήριξη για μέτρα που παρέχουν κίνητρα για τη χρήση αποδοτικών από πλευράς καυσίμων οχημάτων, αν και δεν υπήρξε το ίδιο σαφής υποστήριξη για την επίτευξη αυτού μέσω της διαφοροποίησης των τελών χρήσης του οδικού δικτύου. Αρκετοί ερωτηθέντες μη κράτη μέλη υποστήριξαν τη θέσπιση διαφοροποίησης με βάση το CO₂ και τη σταδιακή κατάργηση της διαφοροποίησης βάσει της κατηγορίας εκπομπών EURO. Ενώ εκφράστηκαν αμφιβολίες σχετικά με τη βραχυπρόθεσμη σκοπιμότητά της, δεν διατυπώθηκε εμφανής αντίθεση στην κατά τρόπο ουδέτερο από πλευράς εσόδων διαφοροποίηση των τελών που βασίζονται στις εκπομπές CO₂.

Όσον αφορά τα πιθανά μέτρα διασφάλισης της ποιότητας των δρόμων, σημειώθηκε σημαντική διαφορά μεταξύ (1) των απόψεων που εκφράστηκαν στην επιγραμμική δημόσια διαβούλευση και τις απόψεις των περισσότερων ερωτηθέντων ενδιαφερόμενων μερών και (2) τις απόψεις των ερωτηθέντων κρατών μελών. Η πλειοψηφία των ερωτηθέντων της πρώτης ομάδας υποστήριξε γενικά τα μέτρα που αποσκοπούσαν στη διασφάλιση της ποιότητας των οδικών υποδομών. Από την άλλη, τα κράτη μέλη δεν υποστήριξαν γενικά τα μέτρα.

Οι απόψεις των κρατών μελών και των λοιπών ενδιαφερόμενων μερών διέφεραν και όσον αφορά πιθανά μέτρα για την αποφυγή των διακρίσεων και τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού. Οι ερωτηθέντες στην επιγραμμική δημόσια διαβούλευση υποστήριξαν ένθερμα την εφαρμογή των αρχών «ο χρήστης πληρώνει» και ο «ρυπαίνων πληρώνει» και τη διασφάλιση της αναλογικότητας των τιμών βινιέτας από την ΕΕ. Σε πολλές συμπληρωματικές συνεισφορές και από αρκετούς ερωτηθέντες μη κράτη μέλη υποστηρίχθηκε η σταδιακή κατάργηση των χρονοεξαρτώμενων τελών χρήσης, προκειμένου τα τέλη να βασίζονται μόνο στην απόσταση. Από την άλλη, τα κράτη μέλη εξέφρασαν διαφορετικές απόψεις σχετικά με την ανάγκη για περαιτέρω δράση προς αυτή την κατεύθυνση.

Όσον αφορά τη διασφάλιση αποτελεσματικού συστήματος μεταφορών, η πλειοψηφία των ερωτηθέντων στην επιγραμματική δημόσια διαβούλευση θεωρεί ότι η αντιμετώπιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης θα πρέπει να επαφίεται στα κράτη μέλη, ενώ η πλέον δημοφιλής άποψη όσον αφορά τα τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης είναι ότι θα πρέπει να εφαρμόζονται σε όλα τα οχήματα. Οι ερωτηθέντες που υποστήριζαν την επιβολή τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης υπογράμμισαν την ανάγκη επιβολής τους σε όλα τα οχήματα και όχι μόνο τα βαρέα φορτηγά οχήματα. Τα κράτη μέλη ήταν γενικά υπέρ μεγαλύτερης ευελιξίας.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας**

Ο ορισμός του προβλήματος βασιζόταν σε αξιολογήσεις που χρησιμοποιούν εν μέρει εξωτερικούς εμπειρογνώμονες (Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995 [Αξιολόγηση της εφαρμογής και του αντίκτυπου της πολιτικής της ΕΕ για την επιβολή τελών υποδομής από το 1995]), Update of the Handbook on external costs of transport [Επικαιροποίηση του εγχειριδίου περί εξωτερικού κόστους των μεταφορών]⁷) και συμπληρώθηκε από επιπλέον έρευνα.

Τον Απρίλιο του 2017 ολοκληρώθηκε υποστηρικτική μελέτη της εκτίμησης επιπτώσεων με τη συνδρομή εξωτερικού αναδόχου⁸.

- **Εκτίμηση των επιπτώσεων**

Η πρωτοβουλία βασίζεται σε εκτίμηση επιπτώσεων, για την οποία εξέδωσε θετική γνώμη, με επιφυλάξεις, η επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου. Η επιτροπή προέβη σε συστάσεις για καλύτερη αιτιολόγηση του στόχου που αφορά τη μείωση των εκπομπών CO₂ και διευκρινίσεις όσον αφορά

- τη διαφοροποιημένη μεταχείριση των εσόδων από την επιβολή οδικών τελών,
- τις ελλείψεις της ισχύουσας νομοθεσίας,
- την απόρριψη ορισμένων επιλογών και
- τον αναμενόμενο αντίκτυπο.

Οι παρατηρήσεις αυτές λήφθηκαν υπόψη στην αναθεωρημένη εκτίμηση επιπτώσεων και περιείχαν επιπλέον λεπτομέρειες και εξηγήσεις, όπως αναφέρεται στο παράρτημα Ι της έκθεσης εκτίμησης επιπτώσεων. Μεταξύ άλλων προσαρμογών, έγιναν οι ακόλουθες τροποποιήσεις για να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα αναφέρονται παραπάνω:

- Στον ορισμό του προβλήματος προστέθηκαν εξηγήσεις για τη συμπληρωματικότητα με άλλα περιβαλλοντικά τέλη/φόρους και με τα πρότυπα CO₂ και, ειδικότερα, περιγραφή των αιτίων των προβλημάτων. Ενώ τα άλλα μέσα ενδέχεται να ήταν αποτελεσματικά, δεν ήταν επαρκή ώστε να μειωθούν οι εκπομπές CO₂ που οφείλονται στις μεταφορές στον βαθμό που απαιτείται από τις δεσμεύσεις της ΕΕ.
- Στο παράρτημα που περιγράφει τα μέτρα πολιτικής που επιλέχθηκαν προστέθηκαν εξηγήσεις σχετικά με τους λόγους για τη διαφορετική μεταχείριση των εσόδων που προέρχονται από τα προαιρετικά τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης. Ένας από τους

⁷ Ricardo-AEA et al (2014), Update of the Handbook on External Costs of Transport: http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

⁸ Ricardo et al. (2017), Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of Directive 1999/62/EC (υποστηρικτική μελέτη της εκτίμησης επιπτώσεων με τη συνδρομή εξωτερικού αναδόχου που συνοδεύει την αναθεώρηση της οδηγίας 1999/62/EK).

κύριους λόγους συνδέεται με την αποδοχή και τον δίκαιο χαρακτήρα καθώς και με τον στόχο να αντισταθμίζονται τυχόν αρνητικές επιπτώσεις του τέλους.

- Προστέθηκαν περαιτέρω διευκρινίσεις στην περιγραφή της αξιολόγησης και της εφαρμογής της ισχύουσας νομοθεσίας, καθώς και των αιτίων των προβλημάτων, που αναφέρονται συγκεκριμένα στο ρόλο της νομοθεσίας και τις αδυναμίες της.
- Η περιγραφή των λόγων της απόρριψης μέτρων σχετικών με την υποχρεωτική επιβολή οδικών τελών και την γενικευμένη δέσμευση εσόδων συμπληρώθηκε με περισσότερες λεπτομέρειες.
- Στα σχετικά τμήματα προστέθηκε λεπτομερέστερη περιγραφή των αναμενόμενων επιπτώσεων στις εκπομπές CO₂, στα θιγόμενα κράτη μέλη, καθώς και στην απλούστευση.

Εξετάστηκαν τέσσερις επιλογές πολιτικής που αποτυπώνουν αυξανόμενο επίπεδο κανονιστικής παρέμβασης, ενώ οι μεταγενέστερες επιλογές (ΕΠ1 έως ΕΠ4) βασίζονται η μια στην άλλη.

Η πρώτη επιλογή πολιτικής (ΕΠ1) περιλαμβάνει νομοθετικές αλλαγές για την επικαιροποίηση μόνο ορισμένων από τις διατάξεις της οδηγίας και την επέκταση του πεδίου εφαρμογής της στα λεωφορεία και τα πούλμαν, τα μικρά φορτηγά αυτοκίνητα και τα επιβατηγά αυτοκίνητα με σκοπό την αντιμετώπιση όλων των προβλημάτων που έχουν διαπιστωθεί. Οι αλλαγές αφορούσαν την κατάργηση απαλλαγών, την επικαιροποίηση των απαιτήσεων υποβολής εκθέσεων και τις μέγιστες τιμές των τελών εξωτερικού κόστους, καθώς και την απλούστευση των απαιτήσεων για τα τέλη εξωτερικού κόστους. Η επιλογή περιλαμβάνει επίσης την εισαγωγή απαιτήσεων περί μη διάκρισης και αναλογικότητας για την επιβολή τελών σε ελαφρά οχήματα.

Η ΕΠ2 στοχεύει στο ζήτημα των εκπομπών CO₂ και περιλαμβάνει τη σταδιακή κατάργηση των χρονοεξαρτώμενων τελών για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Η εν λόγω επιλογή περιλαμβάνει κανόνες σχετικά με τη διαφοροποίηση των τελών υποδομής σύμφωνα με τις εκπομπές CO₂ για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τη σταδιακή κατάργηση της υφιστάμενης διαφοροποίησης σύμφωνα με τις κατηγορίες εκπομπών EURO.

Η ΕΠ3 (με μεταβλητές α και β) περιλαμβάνει επιπλέον μέτρα για τα ελαφρά οχήματα, για την αντιμετώπιση της υπεραστικής κυκλοφοριακής συμφόρησης, καθώς και των εκπομπών CO₂ και ρύπων από όλα τα οχήματα (ΕΠ3β). Τέλος, η ΕΠ4 θα καθιστούσε την επιβολή τελών εξωτερικού κόστους υποχρεωτική για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και θα καταργούσε σταδιακά για όλα τα οχήματα τη δυνατότητα προσφυγής σε χρονοεξαρτώμενα τέλη, ούτως ώστε να παραμείνουν διαθέσιμα μόνο τα τέλη με βάση την απόσταση.

Η εκτίμηση επιπτώσεων, αν υποθεθεί ότι αντικαθίστανται τα υφιστάμενα καθεστώτα επιβολής χρονοεξαρτώμενων τελών από καθεστώτα επιβολής τελών με βάση την απόσταση στις ΕΠ2 έως ΕΠ4 (η εναλλακτική είναι η απουσία επιβολής τελών από τα κράτη μέλη), έδειξε με σαφήνεια ότι η ΕΠ4 ήταν η πλέον αποτελεσματική, ωστόσο θα παρείχε τα οφέλη της με υψηλότερο κόστος. Η ΕΠ1 θα μπορούσε να συνεισφέρει στην επίτευξη των στόχων μόνο σε πολύ περιορισμένο βαθμό, ωστόσο το κόστος θα ήταν σχεδόν μηδενικό. Ο οικονομικός, κοινωνικός και περιβαλλοντικός αντίκτυπος των ΕΠ2 και ΕΠ3 ήταν πιο ισορροπημένος και θα επιτύγχαναν τα αποτελέσματα αυτά με λογικό κόστος.

Η εκτίμηση επιπτώσεων αναγνώρισε την ΕΠ3β, τη μεταβλητή που περιλαμβάνει τη διαφοροποίηση των τελών για τα ελαφρά οχήματα ανάλογα με τις εκπομπές CO₂ και ρύπων,

ως την προτιμητέα επιλογή, σε συνδυασμό ενδεχομένως με την απαίτηση επιβολής τελών εξωτερικού κόστους σε τουλάχιστον ένα μέρος του δικτύου για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τη σταδιακή κατάργηση των χρονοεξαρτώμενων τελών για τα ελαφρά οχήματα εντός εύλογης διάρκειας χρονικής περιόδου. Αυτά είναι τα μέτρα που διατηρούνται στην παρούσα πρόταση, που κατ' επέκταση βρίσκεται μεταξύ της ΕΠ3β και της ΕΠ4 (ωστόσο είναι πιο κοντά στην ΕΠ4).

Η ΕΠ3β και η ΕΠ4 θα μείωναν το κόστος κυκλοφοριακής συμμόρφωσης κατά 2,5-6% ή 9-22 δισ. EUR έως το 2030, θα παρείχαν επιπλέον έσοδα από διόδια 10-63 δισ. EUR/έτος και θα βοηθούσαν στην αύξηση των επενδύσεων σε οδικά έργα κατά 25-260 % σε σχέση με το σενάριο αναφοράς.

Θα μείωναν σημαντικά τις εκπομπές CO₂, NO_x και αιωρούμενων σωματιδίων από τις οδικές μεταφορές. Αυτό θα οδηγούσε σε θετικό αντίκτυπο για τη δημόσια υγεία, ανάλογο με τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και θα είχε ως αποτέλεσμα την εξοικονόμηση κόστους 370 εκατ. EUR έως 1,56 δισ. EUR για την ατμοσφαιρική ρύπανση και τα ατυχήματα έως το 2030, εκπεφρασμένου ως τρέχουσα αξία.

Η ΕΠ3β και η ΕΠ4 θα δίνανε τη δυνατότητα δημιουργίας μεταξύ 62.000 και 152.000 νέων θέσεων εργασίας σε περίπτωση επένδυσης του 30 % μόλις των επιπλέον εσόδων από διόδια στη συντήρηση των οδών. Επιπλέον, όλες οι επιλογές θα συμβάλλανε στην ίση μεταχείριση των πολιτών της ΕΕ μέσω της μείωσης κατά το ήμισυ της τιμής των βραχυπρόθεσμων βινιετών.

Η ΕΠ3 (α και β) θα αύξανε το κόστος μεταφοράς εμπορευμάτων κατά 1,1 %, ενώ το κόστος για τη μεταφορά επιβατών θα παρέμενε αμετάβλητο. Στην ΕΠ4, το κόστος μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών θα μπορούσε να αυξηθεί κατά έως 1,3-2,0 %, ανάλογα με την πραγματική επιβολή τελών με βάση την απόσταση από τα κράτη μέλη (συμπεριλαμβανομένων δυνητικά αυτών που δεν επιβάλλουν επί του παρόντος τέλη σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων). Οι αρχές θα έπρεπε να υποστηρίξουν το κόστος εγκατάστασης νέων συστημάτων διοδίων ή επέκτασης των υφιστάμενων, το οποίο θα ανερχόταν για τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη από κοινού σε 2-3,7 εκατ. EUR έως το 2030. Η επέκταση των οδικών τελών σε νέα τμήματα του δικτύου και νέες ομάδες χρηστών θα αύξανε το κόστος συμμόρφωσης για τους χρήστες του οδικού δικτύου κατά 198 έως 850 εκατ. EUR/έτος από το 2025 και μετά.

Ο αντίκτυπος στις ΜΜΕ, συμπεριλαμβανομένου ολόκληρου του κλάδου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών θα ήταν περιορισμένος, καθώς τα οδικά τέλη αντιπροσωπεύουν μικρό μόνο μέρος του συνολικού κόστους των μεταφορών. Οποιαδήποτε αύξηση του κόστους είτε μετακυλίεται στους πελάτες (ναυλωτές), είτε θα μπορούσε να αποζημιωθεί μέσω φορολογικών ελαφρύνσεων που είναι δυνατές μέσω της τροποποίησης του κεφαλαίου ΙΙ της οδηγίας σχετικά με τη φορολόγηση των οχημάτων. Οι τιμές καταναλωτή δεν θα αυξηθούν κατά περισσότερο από 0,1 % κατά μέσο όρο, ακόμη και αν μετακυλίεται το 100 % του κόστους.

- **Καταλληλότητα του κανονιστικού πλαισίου και απλούστευση**

Αν και το κανονιστικό κόστος που σχετίζεται με την πρωτοβουλία θα αυξανόταν με τη μετάβαση στην επιβολή διοδίων με βάση την απόσταση, όπως και το κόστος συμμόρφωσης για αρκετούς παράγοντες της αγοράς, τα κόστη αυτά θα αντισταθμιστούν από υψηλότερα έσοδα (για τα κράτη μέλη και τους φορείς χρέωσης διοδίων), καλύτερη ποιότητα του οδικού δικτύου και πιο αξιόπιστους χρόνους μετακίνησης (για τους χρήστες του οδικού δικτύου),

μειωμένο αρνητικό αντίκτυπο στο περιβάλλον και την υγεία (για τους πολίτες) και συναφές εξωτερικό κόστος που αναλαμβάνει η κοινωνία (για τους φορολογούμενους).

Η διάσταση REFIT της παρούσας πρότασης αφορά την απλούστευση και την επικαιροποίηση των απαιτήσεων για επιβολή οδικών τελών ώστε να είναι κατάλληλα για τον επιδιωκόμενο σκοπό, δηλαδή:

- την αντικατάσταση του απαρχαιωμένου συστήματος διαφοροποίησης σύμφωνα με τις κατηγορίες εκπομπών EURO για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα με πιο κατάλληλη διαμόρφωση των τελών βάσει CO₂.
- την απλούστευση της επιβολής τελών εξωτερικού κόστους για την ατμοσφαιρική ρύπανση και τον θόρυβο (που αποτελεί καλύτερο μέσον από τη διαμόρφωση σύμφωνα με τις κατηγορίες εκπομπών EURO) μέσω της δυνατότητας χρήσης των επικαιροποιημένων τιμών αναφοράς, χωρίς να υφίσταται ανάγκη υπολογισμών.
- την απλούστευση και επικαιροποίηση της εφαρμογής προσανξήσεων και τη διευκόλυνση της επιβολής τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Οι απλουστεύσεις αφορούν κυρίως τις εθνικές αρχές και όχι τις επιχειρήσεις. Ωστόσο, οι αλλαγές αυτές συνοδεύονται από χωριστή πρόταση που αναφέρεται ανωτέρω, η οποία δίνει τη δυνατότητα μείωσης των τελών κυκλοφορίας, γεγονός που θα καθιστούσε δυνατή τη μείωση της επιβάρυνσης των μεταφορέων (MME). Το συνολικό κόστος για τους χρήστες του οδικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των πολιτών και των επιχειρήσεων, είναι πιθανό να αυξηθεί, έστω και σε μικρό βαθμό.

Η πρωτοβουλία αναμένεται να έχει μικρό θετικό αντίκτυπο στον ανταγωνισμό λόγω της επιβολής τελών διαφοροποιημένων βάσει των εκπομπών CO₂, που θα οδηγήσει σε ελαφρώς μεγαλύτερη αποδοχή των οχημάτων με μηδενικές ή χαμηλές εκπομπές και στην προώθηση της καινοτομίας. Η αυξημένη εφαρμογή τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης θα ήταν ωφέλιμη για την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων, ιδίως αυτών που χρησιμοποιούν παραγωγή «ακριβώς στην ώρα» (just-in-time).

• **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η πρόταση σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρεί τις αρχές που αναγνωρίζονται ιδίως από τον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις για την Ένωση.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Η έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων απαριθμεί σειρά 7 κύριων δεικτών που θα χρησιμοποιούνται για την παρακολούθηση της προόδου που σχετίζεται με τους κύριους στόχους πολιτικής: την εξέλιξη των εκπομπών CO₂ από βαρέα επαγγελματικά οχήματα· την κατάσταση των οδικών υποδομών με διόδους· την αναλογικότητα και την κάλυψη του κοινωνικού κόστους μέσω οδικών τελών· και το επίπεδο κυκλοφοριακής συμφόρησης στο υπεραστικό δίκτυο στην ΕΕ.

Προκειμένου να αξιολογηθεί ο αντίκτυπος της νομοθεσίας, θα ήταν απαραίτητο να πραγματοποιηθεί ενδελεχής αξιολόγηση όταν ολοκληρωθεί η σταδιακή εφαρμογή όλων των αλλαγών. Πέντε έτη από τη στιγμή που θα τεθεί σε εφαρμογή στο σύνολό του το νέο πλαίσιο, αποτελούν κατάλληλο χρονικό διάστημα για την εν λόγω αξιολόγηση. Ο αντίκτυπος των ενδιάμεσων βημάτων θα μπορούσε να είχε αξιολογηθεί νωρίτερα.

Η πρόταση περιλαμβάνει συγκεκριμένες υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων για τα κράτη μέλη σχετικά με τα έσοδά τους από τα οδικά τέλη και τη χρήση των εν λόγω εσόδων, καθώς και σχετικά με την ποιότητα των οδών με διόδους.

- **Επεξηγηματικά έγγραφα (για οδηγίες)**

Λαμβανομένου υπόψη του περιεχομένου της πρότασης, το γεγονός ότι απλώς τροποποιείται η οδηγία 1999/62/EK, την οποία τα κράτη μέλη έχουν μεταφέρει πλήρως, δεν φαίνεται να δικαιολογείται ή να είναι αναλογική η απαίτηση επεξηγηματικών εγγράφων.

- **Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης**

Ο τίτλος προσαρμόζεται ώστε να αποτυπώνει το διευρυμένο πεδίο εφαρμογής.

Άρθρο 1 - *Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής*

Το άρθρο τροποποιείται ώστε να περιλαμβάνει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων περί διοδίων και τελών χρήσης άλλα οχήματα εκτός από τα βαρέα φορτηγά οχήματα. Η τροποποίηση αυτή δικαιολογείται από την ανάγκη αντιμετώπισης προβλημάτων που δεν αφορούν μόνο, ούτε κυρίως, τα βαρέα φορτηγά οχήματα.

Άρθρο 2 - *Ορισμοί*

Τροποποιούνται οι ακόλουθοι ορισμοί:

- «διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο»: ο ορισμός επικαιροποιείται ώστε να είναι σύμφωνος με τη προσέγγιση βάσει διαδρόμων που καθορίζεται στις αναθεωρημένες κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013·
- «διόδους»: ο ορισμός αναδιατυπώνεται ώστε να λαμβάνει υπόψη την επιλογή που προβλέπεται στο άρθρο 7δα για την πρόβλεψη τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης·
- «όχημα»: ο νέος ορισμός που προτείνεται περιλαμβάνει όλα τα «βαρέα επαγγελματικά οχήματα» και όλα τα «ελαφρά οχήματα», δηλαδή, πέρα από τα οχήματα που καλύπτονται ήδη, τα οποία υπερβαίνουν το όριο των 3,5 τόνων, τα επιβατηγά αυτοκίνητα, τα μικρά λεωφορεία και τα μικρά φορτηγά αυτοκίνητα, καθώς και τα πούλμαν και τα λεωφορεία·
- «όχημα της κατηγορίας [ορισμένη κατηγορία «EURO»]» και «τύπος οχήματος»: ο ορισμός αναδιατυπώνεται ώστε να περιλαμβάνει τα πούλμαν και τα λεωφορεία.

Οι ορισμοί της «κυκλοφοριακής συμφόρησης», του «τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης», του «φορέα μεταφορών», διαφόρων τύπων οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των «οχημάτων μηδενικών εκπομπών», καθώς και των «ρυθμίσεων περί διοδίων που έχουν υποστεί ουσιαστική τροποποίηση» προστίθενται προκειμένου να εξασφαλιστεί νομική σαφήνεια ως προς ορισμένους όρους και να καθοριστεί καλύτερα το πεδίο εφαρμογής ορισμένων διατάξεων.

Ο ορισμός του «σταθμισμένου μέσου τέλους εξωτερικού κόστους» διαγράφεται, καθώς αίρεται η απαίτηση υπολογισμού του.

Άρθρο 7 – Διόδια και τέλη χρήσης

Η παράγραφος 1 διαιρείται σε δύο παραγράφους προκειμένου να υπάρξει διαφοροποίηση μεταξύ των δικτύων που χρησιμοποιούνται κυρίως στις διεθνείς μεταφορές (το διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο και οι αυτοκινητόδρομοι) και των άλλων οδών. Προτείνεται οι διατάξεις περί αποφυγής των διακρίσεων, αναλογικότητας των τελών και σχετικά με την είσπραξη και την καταβολή των διοδίων και των τελών χρήσης να έχουν εφαρμογή και στις άλλες οδούς.

Προκειμένου να συντελεστεί πρόοδος στην εφαρμογή των αρχών «ο ρυπαίνων πληρώνει» και ο «χρήστης πληρώνει» και να μειωθούν σταδιακά οι διαφορές μεταξύ των διαφορετικών καθεστώτων επιβολής τελών, προστίθενται οι παράγραφοι 6 και 7 με στόχο να καταργηθεί σταδιακά η χρήση χρονοεξαρτώμενων τελών χρήσης, (βινιετών) αρχικά για τα βαρέα φορτηγά οχήματα και τα λεωφορεία/πούλμαν και σε μεταγενέστερο στάδιο για τα επιβατηγά οχήματα και τα μικρά φορτηγά αυτοκίνητα, στα δίκτυα που χρησιμοποιούνται για τις διεθνείς μεταφορές. Οι προτεινόμενες ημερομηνίες παρέχουν επαρκή χρόνο στα κράτη μέλη για να προσαρμόσουν, κατά περίπτωση, τα συστήματα επιβολής τελών τους. Η διαφοροποιημένη μεταχείριση των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και των ελαφρών οχημάτων δικαιολογείται από τον διαφορετικό τους αντίκτυπο στις υποδομές και το χαμηλότερο επίπεδο ωριμότητας στην επιβολή τελών στα ελαφρά οχήματα.

Προκειμένου να διασφαλιστεί η δίκαιη μεταχείριση των μεταφορέων, προστίθεται η παράγραφος 9, ώστε να μην υπάρχει δυνατότητα απαλλαγής των βαρέων φορτηγών οχημάτων κάτω των 12 τόνων από την επιβολή οδικών τελών και να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής τυχόν συστημάτων επιβολής τελών και στα πούλμαν/λεωφορεία. Το τελευταίο δικαιολογείται από τον συγκρίσιμο αντίκτυπο που έχουν τα λεωφορεία/πούλμαν στις οδούς.

Άρθρο 7α – Τέλη χρήσης: αναλογικότητα και ίση μεταχείριση

Το άρθρο 7α καθορίζει ανώτερα όρια στα τέλη χρήσης και τη σχετική διαφορά τιμής μεταξύ των ετήσιων και των υποετήσιων βινιετών. Στο πλαίσιο αυτό, προτείνονται οι ακόλουθες αλλαγές.

Η παράγραφος 1 χωρίζεται σε δύο παραγράφους προκειμένου να διευκρινιστεί ότι οι υφιστάμενες απαιτήσεις έχουν εφαρμογή και στα λεωφορεία/πούλμαν.

Η νέα παράγραφος 3 αφορά τα επιβατηγά αυτοκίνητα και καθορίζει ανώτερα όρια για τις σχετικές διαφορές τιμών μεταξύ των ετήσιων και των υποετήσιων βινιετών, που αποτυπώνουν σχετικούς τρόπους χρήσης, βάσει των διαθέσιμων πληροφοριών⁹. Καθορίζει επίσης την ημερομηνία έως την οποία πρέπει να προσαρμοστούν τα υφιστάμενα καθεστώτα βινιετών. Η παράγραφος 4 αντιμετωπίζει το ίδιο ζήτημα σε ό,τι αφορά τα μικρά λεωφορεία και τα μικρά φορτηγά αυτοκίνητα.

Άρθρο 7γ – Χρέωση του εξωτερικού κόστους

⁹ Βλ. την εκτίμηση επιπτώσεων, καθώς και Booz & Co. (2012). *Study on Impacts of Application of the Vignette Systems to Private Vehicles (Μελέτη του αντίκτυπου της εφαρμογής των συστημάτων βινιετών στα ιδιωτικά οχήματα)*. <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2012-02-03-impacts-application-vignette-private-vehicles.pdf>

Όσον αφορά την παράγραφο 1, προτείνεται ο ορισμός τιμών αναφοράς αντί μέγιστων τιμών (καθορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙβ). Προστίθεται η παράγραφος 5 που απαιτεί την επιβολή τελών εξωτερικού κόστους τουλάχιστον στα τμήματα αυτά του δικτύου με διόδους όπου η ατμοσφαιρική ρύπανση και ο θόρυβος που προκαλεί η κυκλοφορία των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων έχει τη μεγαλύτερη σημασία, π.χ. λόγω του μεγέθους του πληθυσμού που εκτίθεται.

Άρθρο 7δα – Τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης

Το νέο άρθρο 7δα δίνει τη δυνατότητα επιβολής τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης – επιπλέον των τελών υποδομής – με σκοπό την αποτελεσματική αντιμετώπιση του ζητήματος της υπεραστικής κυκλοφοριακής συμφόρησης. Προκειμένου να αποφευχθεί η διάκριση εις βάρος των χρηστών οποιασδήποτε κατηγορίας οχημάτων, τα τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης θα πρέπει να εφαρμοστούν σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων κατά τρόπο αναλογικό και αμερόληπτο. Τα μέγιστα επίπεδα τελών και οι συντελεστές ισοδυναμίας μεταξύ των οχημάτων καθορίζονται στα παραρτήματα V και VI.

Άρθρο 7στ – Προσανυξήσεις

Προτείνεται η επέκταση της δυνατότητας επιβολής προσανυξήσεων πέρα από ορεινές περιοχές, με διατήρηση των άλλων υφιστάμενων όρων για την εφαρμογή τους (συχνή κυκλοφοριακή συμφόρηση ή σημαντική περιβαλλοντική ζημία και επανεπένδυση των εσόδων σε έργο ΔΕΔ-Μ). Η παράγραφος 4 απαλείφεται καθώς δεν έχει συμβάλει στη χρηματοδότηση έργων προτεραιότητας αλλά μπορεί να εμποδίσει την επιβολή τελών εξωτερικού κόστους. Καθώς οι προσανυξήσεις και τα τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης προορίζονται αμφότερα για την αντιμετώπιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, δεν θα πρέπει να εφαρμόζονται σωρευτικά (παράγραφος 5).

Άρθρο 7ζ – Διαφοροποίηση των τελών, ιδίως για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα

Προτείνεται η σταδιακή κατάργηση των τελών ανάλογα με την κατηγορία εκπομπών EURO του οχήματος. Προστίθεται νέα παράγραφος 4 για την καθιέρωση της διαφοροποίησης των τελών υποδομής ανάλογα με τις εκπομπές CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, όσο το δυνατό συντομότερα αφού γίνουν διαθέσιμα τα απαραίτητα πιστοποιημένα στοιχεία περί εκπομπών CO₂. Μόλις καταστεί λειτουργική, η διάταξη θα δώσει κίνητρο για χρήση των πιο καθαρών και αποδοτικών βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.

Καθώς προτείνεται η χωριστή ρύθμιση της επιβολής τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης (νέο άρθρο 7δα, πρβλ. ανωτέρω), προτείνεται επίσης η σταδιακή κατάργηση της δυνατότητας διαφοροποίησης των τελών κατά τρόπο ουδέτερο από πλευράς εσόδων ανάλογα με την ώρα, το είδος της ημέρας ή την εποχή (πρβλ. τροποποίηση στην παράγραφο 1, πρώην παράγραφο 3).

Άρθρο 7ζα – Διαφοροποίηση των τελών για τα ελαφρά οχήματα

Το νέο άρθρο 7ζα ρυθμίζει τους τρόπους διαφοροποίησης των διοδίων και των τελών χρήσης ανάλογα με την περιβαλλοντική επίδοση των επιβατηγών αυτοκινήτων, των μικρών λεωφορείων και των μικρών φορτηγών αυτοκινήτων. Η διαφοροποίηση βασίζεται στις εκπομπές τόσο CO₂ όσο και ρύπων αέρα, όπως καθορίζεται στο παράρτημα VII. Η παρούσα διάταξη θα πρέπει να παρέχει κίνητρο για τη χρήση πιο καθαρών και αποδοτικών οχημάτων.

Άρθρο 7η – Κοινοποιήσεις

Προτείνεται η τροποποίηση της παραγράφου 3 με σκοπό την απλούστευση της εκ προτέρων ενημέρωσης της Επιτροπής σε σχέση με τα επιδιωκόμενα τέλη εξωτερικού κόστους, με περιορισμό των πληροφοριών στα βασικά τους στοιχεία. Προς διευκόλυνση της εισαγωγής τελών εξωτερικού κόστους προτείνεται η αφαίρεση της παραγράφου 4 σχετικά με την απαίτηση προηγούμενης απόφασης της Επιτροπής.

Άρθρο 7ι – Είσπραξη και καταβολή διοδίων και τελών χρήσης

Στην παράγραφο 3 και 4, προτείνεται η προσθήκη παραπομπής σε τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης με σκοπό την εξασφάλιση της είσπραξης και καταβολής όλων των πιθανών στοιχείων του τέλους κατά τρόπο συνεκτικό.

Άρθρο 7ια – Αντισταθμίσεις

Προτείνεται ο περιορισμός της δυνατότητας παροχής αντιστάθμισης σε περίπτωση θέσπισης διοδίων (σε αντίθεση με τα τέλη χρήσης). Σκοπός αυτού είναι η εξάλειψη της υφιστάμενης πιθανότητας διάκρισης σε βάρος μη κατοίκων χρηστών.

Άρθρο 9 – Χρήση εσόδων

Η νέα παράγραφος 3 καλεί για χρήση των εσόδων που προκύπτουν από τα τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης για την αντιμετώπιση προβλημάτων συμφόρησης, π.χ. με υποστήριξη εναλλακτικών λύσεων μεταφοράς ή την εξάλειψη σημείων συμφόρησης.

Άρθρο 10α

Προτείνεται η τροποποίηση της παραγράφου 1 με σκοπό την επικαιροποίηση της ρήτρας αναθεώρησης και την εξασφάλιση συμφωνίας με την απλούστευση που προβλέπεται στο παράρτημα ΙΙΙβ.

Άρθρο 11 – Υποβολή εκθέσεων

Η παράγραφος 1 τροποποιείται με σκοπό την επικαιροποίηση των απαιτήσεων υποβολής εκθέσεων σχετικά με τα διόδια, τα έσοδα από διόδια και τη χρήση των εσόδων, ώστε να περιλαμβάνουν και πληροφορίες σχετικά με την ποιότητα των οδών με διόδια. Το υφιστάμενο στοιχείο ε) της παραγράφου 2 αφαιρείται και προστίθενται νέα στοιχεία ε) έως θ) ώστε να περιλαμβάνονται πληροφορίες σχετικά με τα έσοδα από την είσπραξη τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης, τα συνολικά έσοδα από τα οδικά τέλη, τη χρήση των εν λόγω εσόδων και αξιολόγηση της συντήρησης των οδών και του επιπέδου συμφόρησης. Η παράγραφος 3 προστίθεται προκειμένου να καθοριστεί ελάχιστο σύνολο δεικτών σχετικών με την αξιολόγηση της ποιότητας των οδών με διόδια. Οι παράγραφοι 4 και 5 προστίθενται ώστε να έχει η Επιτροπή τη δυνατότητα να καθορίσει εναρμονισμένους δείκτες μέσω εκτελεστικής πράξης και να υποβάλει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή των εν λόγω δεικτών από τα κράτη μέλη.

Παραρτήματα

Στο τμήμα 3 του παραρτήματος 0 προτείνεται η αφαίρεση των παραπομπών σε οχήματα βελτιωμένα και σεβόμενα το περιβάλλον (EEV) και η προσθήκη πίνακα με όρια εκπομπών ευρώ VI, προκειμένου να ληφθεί υπόψη ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009.

Οι αλλαγές στο παράρτημα ΙΙΙ αποτυπώνουν την συμπερίληψη των πούλμαν και των λεωφορείων στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας.

Προτείνεται ο περιορισμός των τμημάτων 2, 3 και 4 του παραρτήματος ΙΙΙα στις περιπτώσεις που κράτος μέλος προτίθεται να επιβάλλει υψηλότερα τέλη εξωτερικού κόστους από τις τιμές αναφοράς που καθορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙβ. Ορισμένες διατάξεις του τμήματος 4.2 επικαιροποιούνται ώστε να λαμβάνεται υπόψη η πρόσφατη νομοθεσία σχετικά με την ηχορύπανση των οχημάτων με κινητήρα.

Στο παράρτημα ΙΙΙβ προτείνεται η αντικατάσταση των μέγιστου σταθμισμένου μέσου τέλους εξωτερικού κόστους για την ατμοσφαιρική ρύπανση και τον θόρυβο με τιμές αναφοράς για την επιβολή τελών εξωτερικού κόστους, συμπεριλαμβανομένου του κόστους τόσο της ατμοσφαιρικής ρύπανσης όσο και της ηχορύπανσης που παράγουν τα βαρέα φορτηγά οχήματα (πίνακας 1) και τα πούλμαν (πίνακας 2). Οι τιμές υπολογίζονται βάσει του Επικαιροποιημένου εγχειριδίου εκτίμησης κόστους εξωτερικών παραγόντων στον τομέα των μεταφορών (Update of the Handbook on External Costs of Transport)¹⁰. Οι τιμές μπορούν να πολλαπλασιαστούν επί 2 όχι μόνο για τις ορεινές περιοχές αλλά και για περιοχές γύρω από οικισμούς.

Στο παράρτημα ΙV προτείνεται η συμπερίληψη αναφοράς σε συνδυασμούς 7 και 8 ή 9 αξόνων στον πίνακα σχετικά με τους συνδυασμούς οχημάτων.

Το νέο παράρτημα V που συνδέεται με το προτεινόμενο άρθρο 7δα (σχετικά με τα τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης) καθορίζει τις ελάχιστες απαιτήσεις για την επιβολή τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης, μεταξύ άλλων σε ό,τι αφορά τα τμήματα του δικτύου και τις χρονικές περιόδους που καλύπτονται. Οι οδοί κατηγοριοποιούνται σε μητροπολιτικές και μη μητροπολιτικές με σκοπό τη διαφοροποίηση μεταξύ περισσότερο ή λιγότερο πυκνοκατοικημένων περιοχών. Προκειμένου να διασφαλιστεί η αμερόληπτη και αναλογική επιβολή τελών, καθορίζονται συντελεστές ισοδυναμίας για διαφορετικές κατηγορίες οχημάτων. Το τμήμα 2 απαιτεί ο υπολογισμός των τελών να γίνεται κατά τρόπο διαφανή και τα ποσά ανά κατηγορία οχήματος και οι χρονικές περίοδοι για κάθε σχετικό τμήμα οδού να είναι δημόσια διαθέσιμα, ενώ απαιτεί επίσης να προσαρμόζονται τακτικά προκειμένου να παραμείνει το καθεστώς αποτελεσματικό.

Το νέο παράρτημα VI, που συνδέεται εξίσου με το άρθρο 7δα, περιορίζει το ποσό του τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης ανά χλμ βάσει του οριακού κόστους συμφόρησης που προβλέπεται στο Επικαιροποιημένο εγχειρίδιο εκτίμησης κόστους εξωτερικών παραγόντων στον τομέα των μεταφορών.

Το νέο παράρτημα VII συνδέεται με το προτεινόμενο άρθρο 7ζα σχετικά με τη διαφοροποίηση των διοδίων και των τελών χρήσης για τα ελαφρά οχήματα σύμφωνα με την περιβαλλοντική επίδοση και καθορίζει τις κατηγορίες εκπομπών για τους σκοπούς της εν λόγω διαφοροποίησης. Γίνεται αναφορά στις εκπομπές CO₂ και ατμοσφαιρικών ρύπων, λαμβανομένων υπόψη των προτύπων που ισχύουν σε ολόκληρη την ΕΕ και των πλέων πρόσφατων και ακριβών διαδικασιών υπολογισμού.

¹⁰ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/sustainable/studies/doc/2014-handbook-external-costs-transport.pdf>

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 91 παράγραφος 1,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹¹,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών¹²,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Την πρόοδο που σημειώθηκε προς τον στόχο που έθεσε η Επιτροπή στη Λευκή Βίβλο της 28ης Μαρτίου 2011¹³, δηλαδή την επιδίωξη πλήρους εφαρμογής των αρχών «ο ρυπαίνων πληρώνει» και «ο χρήστης πληρώνει», τη δημιουργία εσόδων και τη διασφάλιση χρηματοδότησης μελλοντικών επενδύσεων στις μεταφορές έχει υπάρξει αργή και συνεχίζουν να παρατηρούνται ασυνέπειες στην επιβολή τελών για τη χρήση της οδικής υποδομής στην Ένωση.
- (2) Στην ανακοίνωσή της για την Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών¹⁴, η Επιτροπή ανακοίνωσε ότι θα πρότεινε την αναθεώρηση της οδηγίας σχετικά με την επιβολή τελών στα φορτηγά, ώστε να επιτρέψει επίσης την επιβολή τελών με βάση τη διαφοροποίηση των επιπέδων διοξειδίου του άνθρακα, καθώς και να επεκτείνει ορισμένες από τις αρχές της οδηγίας στα λεωφορεία και τα πούλμαν, καθώς και στα επιβατηγά αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά.
- (3) Όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα έχουν σημαντικό αντίκτυπο στις οδικές υποδομές και συμβάλλουν στην ατμοσφαιρική ρύπανση, ενώ τα ελαφρά οχήματα αποτελούν την πηγή των περισσότερων αρνητικών περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων από τις οδικές μεταφορές που αφορούν τις εκπομπές και την

¹¹ ΕΕ C της , σ. .

¹² ΕΕ C της , σ. .

¹³ Λευκή Βίβλος της 28ης Μαρτίου 2011 «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών», (COM(2011) 144 final).

¹⁴ COM(2016) 501 final.

κυκλοφοριακή συμμόρφωση. Για να εξασφαλιστεί η ίση μεταχείριση και ο θεμιτός ανταγωνισμός, θα πρέπει να διασφαλιστεί η συμπερίληψη των οχημάτων που δεν καλύπτονται επί του παρόντος από το πλαίσιο που περιγράφεται στην οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵ σε σχέση με τα διόδια και τα τέλη χρήσης στο εν λόγω πλαίσιο. Θα πρέπει επομένως να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας σε βαρέα επαγγελματικά οχήματα πέρα από αυτά που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και στα ελαφρά οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των επιβατηγών αυτοκινήτων.

- (4) Από τη φύση τους, τα χρονοεξαρτώμενα τέλη χρήσης δεν αποτυπώνουν με ακρίβεια το κόστος υποδομής που πραγματικά προκύπτει και, για παρόμοιους λόγους, δεν είναι αποτελεσματικά σε ό,τι αφορά την παροχή κινήτρων για πιο καθαρή και αποδοτική λειτουργία ή μείωση της κυκλοφοριακής συμμόρφωσης. Θα πρέπει επομένως να αντικατασταθούν σταδιακά από τέλη με βάση την απόσταση που είναι πιο δίκαια, αποδοτικά και αποτελεσματικά.
- (5) Προκειμένου να εξασφαλιστεί η αποδοχή των μελλοντικών καθεστώτων επιβολής οδικών τελών από τους χρήστες, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εισάγουν κατάλληλα συστήματα για την είσπραξη τελών στο πλαίσιο ενός ευρύτερου πακέτου υπηρεσιών κινητικότητας. Τα εν λόγω συστήματα θα πρέπει να διασφαλίζουν τη δίκαιη κατανομή του κόστους υποδομής και να αποτυπώνουν την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει». Τα κράτη μέλη που θα εισάγουν ένα τέτοιο σύστημα θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι συμμορφώνεται με τις διατάξεις της οδηγίας 2004/52/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁶.
- (6) Σε σχέση με τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι τυχόν χρονοεξαρτώμενα τέλη που εφαρμόζονται στα ελαφρά οχήματα είναι αναλογικά, συμπεριλαμβανομένων των περιόδων χρήσης που είναι συντομότερες του ενός έτους. Στην περίπτωση αυτή, πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι τα ελαφρά οχήματα έχουν διαφορετικό τρόπο χρήσης από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Ο υπολογισμός αναλογικών χρονοεξαρτώμενων τελών θα μπορούσε να βασιστεί στα διαθέσιμα στοιχεία σχετικά με τα μοτίβα μετακίνησης.
- (7) Σύμφωνα με την οδηγία 1999/62/EK, μπορεί να επιβληθεί τέλος εξωτερικού κόστους σε επίπεδο πλησίον του κοινωνικού οριακού κόστους της χρήσης του υπόψη οχήματος. Η μέθοδος αυτή έχει αποδειχτεί ότι αποτελεί τον πλέον δίκαιο και αποτελεσματικό τρόπο να ληφθεί υπόψη ο αρνητικός αντίκτυπος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου που παράγουν τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα για το περιβάλλον και την υγεία και θα μπορούσε να διασφαλίσει δίκαιη συνεισφορά από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα για την εκπλήρωση των προτύπων ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα της ΕΕ¹⁷ και τυχόν εφαρμοστέων ορίων ή στόχων σχετικά με τον θόρυβο. Θα πρέπει επομένως να διευκολυνθεί η επιβολή τέτοιου είδους τελών.

¹⁵ Οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42).

¹⁶ Οδηγία 2004/52/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων στην Κοινότητα (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), ΕΕ L 166 της 30.4.2004, σ. 124–143.

¹⁷ Οδηγία 2008/50/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2008, για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη, ΕΕ L 152 της 11.06.2008, σ. 1-44

- (8) Για τον σκοπό αυτό, το μέγιστο σταθμισμένο μέσο τέλος εξωτερικού κόστους θα πρέπει να αντικατασταθεί από άμεσα διαθέσιμες τιμές αναφοράς επικαιροποιημένες σε συνάρτηση με τον πληθωρισμό, την επιστημονική πρόοδο που σημειώθηκε στον υπολογισμό του εξωτερικού κόστους των οδικών μεταφορών και την εξέλιξη της σύνθεσης του στόλου.
- (9) Η διαφοροποίηση των τελών υποδομής σύμφωνα με την κατηγορία εκπομπών EURO έχει συμβάλει στη χρήση καθαρότερων οχημάτων. Ωστόσο, με την ανανέωση των στόλων οχημάτων, η διαφοροποίηση των τελών στο υπεραστικό δίκτυο σε αυτή τη βάση αναμένεται να καταστεί άνευ αντικειμένου έως το τέλος του 2020 και θα πρέπει κατ' επέκταση να καταργηθεί σταδιακά έως τότε. Από την ίδια χρονική στιγμή, τα τέλη εξωτερικού κόστους θα πρέπει να επιβάλλονται πιο συστηματικά, ως στοχευμένο μέσον για την ανάκτηση εξωτερικού κόστους σε περιπτώσεις όπου αυτό έχει τη μεγαλύτερη σημασία.
- (10) Το μέρος των εκπομπών CO₂ που οφείλονται σε βαρέα επαγγελματικά οχήματα παρουσιάζει αύξηση. Η διαφοροποίηση των τελών υποδομής σύμφωνα με τις εν λόγω εκπομπές μπορεί να συμβάλει σε βελτιώσεις στον τομέα αυτό και θα πρέπει επομένως να καθιερωθεί.
- (11) Τα ελαφρά οχήματα ευθύνονται για τα δύο τρίτα των αρνητικών επιπτώσεων των οδικών μεταφορών στο περιβάλλον και την υγεία. Είναι επομένως σημαντικό να δοθεί κίνητρο για τη χρήση των πλέον καθαρών και υψηλής ενεργειακής απόδοσης οχημάτων μέσω της διαφοροποίησης των οδικών τελών βάσει των συντελεστών συμμόρφωσης που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/427 της Επιτροπής¹⁸, τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/646 της Επιτροπής¹⁹ και τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/xxx²⁰ της Επιτροπής.
- (12) Προκειμένου να προωθηθεί η χρήση των πλέον καθαρών και αποδοτικών οχημάτων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιβάλλουν σημαντικά μειωμένα διόδια και τέλη χρήσης στα εν λόγω οχήματα.
- (13) Η κυκλοφοριακή συμφόρηση, στην οποία συμβάλλουν όλα τα οχήματα με κινητήρα σε διαφορετικό βαθμό, αντιπροσωπεύει κόστος που ανέρχεται σε περίπου 1 % του ΑΕΠ. Σημαντικό μέρος του κόστους αυτού μπορεί να αποδοθεί στην υπεραστική κυκλοφοριακή συμφόρηση. Θα πρέπει επομένως να επιτρέπεται η επιβολή συγκεκριμένου τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης, υπό την προϋπόθεση να εφαρμόζεται σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων. Προκειμένου να είναι αποδοτικό και αναλογικό, το τέλος θα πρέπει να υπολογίζεται βάσει του οριακού κόστους συμφόρησης και να διαφοροποιείται σύμφωνα με την τοποθεσία, τον χρόνο και την κατηγορία οχήματος. Προκειμένου να μεγιστοποιηθεί ο θετικός αντίκτυπος των τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης, θα πρέπει να κατανέμονται αντίστοιχα έσοδα στα έργα σχετικά με την αντιμετώπιση των πηγών του προβλήματος.
- (14) Τα τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης θα πρέπει να αποτυπώνουν το πραγματικό κόστος που επιβάλλεται από κάθε όχημα άμεσα στους άλλους χρήστες του οδικού

¹⁸ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/427 της Επιτροπής, της 10ης Μαρτίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 όσον αφορά τις εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 6) (ΕΕ L 82 της 31.3.2016, σ. 1–98).

¹⁹ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/646 της Επιτροπής, της 20ης Απριλίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 όσον αφορά τις εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 6) (ΕΕ L 109 της 26.4.2016, σ. 1–22).

²⁰

δικτύου και έμμεσα στην κοινωνία εν γένει, κατά τρόπο αναλογικό. Προκειμένου να αποφευχθεί η δυσανάλογη παρεμπόδιση της ελεύθερης κυκλοφορίας προσώπων και αγαθών, θα πρέπει να περιορίζονται σε συγκεκριμένα ποσά σε συνάρτηση με το οριακό κόστος συμφόρησης σε κατάσταση που προσεγγίζει το όριο, όταν δηλαδή ο κυκλοφοριακός φόρτος προσεγγίζει την κυκλοφοριακή ικανότητα του δρόμου.

- (15) Η διαφοροποίηση των τελών υποδομής κατά τρόπο ουδέτερο που εφαρμοζόταν στα βαρέα φορτηγά οχήματα - μέσον ανεπαρκές για τον σκοπό της μείωσης της κυκλοφοριακής συμφόρησης - θα πρέπει να καταργηθεί σταδιακά.
- (16) Οι προσανυξήσεις που προστίθενται στο τέλος υποδομής θα μπορούσαν επίσης να συμβάλουν επωφελώς στην αντιμετώπιση των προβλημάτων που σχετίζονται με τη σημαντική περιβαλλοντική ζημία ή συμφόρηση που προκαλείται από τη χρήση ορισμένων οδών, όχι μόνο σε ορεινές περιοχές. Ο υφιστάμενος περιορισμός των προσανυξήσεων σε τέτοιες περιοχές θα πρέπει επομένως να αρθεί. Προκειμένου να αποφευχθεί η διπλή επιβολή τελών στους χρήστες, οι προσανυξήσεις θα πρέπει να εξαιρούνται στα τμήματα του οδικού δικτύου στα οποία επιβάλλεται τέλος κυκλοφοριακής συμμόρφωσης.
- (17) Σε περίπτωση που κράτος μέλος θεσπίσει σύστημα επιβολής οδικών τελών, οι αντισταθμίσεις που χορηγούνται ενδέχεται, ανάλογα με την περίπτωση, να έχουν ως αποτέλεσμα τις διακρίσεις σε βάρος των μη κατοίκων χρηστών του οδικού δικτύου. Η δυνατότητα να χορηγηθεί αντιστάθμιση σε τέτοιες περιπτώσεις θα πρέπει επομένως να περιοριστεί στις περιπτώσεις διοδίων και δεν θα πρέπει να είναι πλέον διαθέσιμη στην περίπτωση των τελών χρήσης.
- (18) Προκειμένου να αξιοποιήσει πιθανές συνέργειες μεταξύ των υφιστάμενων συστημάτων επιβολής οδικών τελών ώστε να μειωθεί το λειτουργικό κόστος, η Επιτροπή θα πρέπει να συμμετέχει πλήρως στη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών που προτίθενται να θεσπίσουν κοινά καθεστώτα επιβολής οδικών τελών.
- (19) Τα οδικά τέλη μπορούν να κινητοποιήσουν πόρους που συμβάλλουν στη χρηματοδότηση της συντήρησης και της ανάπτυξης υψηλής ποιότητας υποδομής μεταφορών. Είναι επομένως σκόπιμο να δοθεί κίνητρο στα κράτη μέλη να χρησιμοποιούν τα έσοδά τους από τα οδικά τέλη αναλόγως και, προς τον σκοπό αυτό, να απαιτείται η εκ μέρους τους επαρκής υποβολή εκθέσεων σχετικά με τη χρήση των εν λόγω εσόδων. Αυτό αναμένεται να βοηθήσει στον εντοπισμό πιθανών χρηματοδοτικών κενών και την αύξηση της δημόσιας αποδοχής των οδικών τελών.
- (20) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας είναι ιδίως να εξασφαλιστεί ότι τα εθνικά συστήματα καθορισμού των τιμών που εφαρμόζονται σε οχήματα πέρα από τα βαρέα φορτηγά οχήματα εφαρμόζονται εντός συνεκτικού πλαισίου που διασφαλίζει ίση μεταχείριση σε όλη την Ένωση, κάτι που δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς σε επίπεδο κρατους μέλους αλλά μπορεί, λόγω της διασυνοριακής φύσης των οδικών μεταφορών και των προβλημάτων που έχει ως σκοπό να αντιμετωπίσει η παρούσα οδηγία, να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η οποία αναφέρεται στο άρθρο 5 της συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει το μέτρο που είναι αναγκαίο για την επίτευξη αυτού του στόχου.
- (21) Είναι απαραίτητο να εξασφαλιστεί ότι τα τέλη εξωτερικού κόστους συνεχίζουν να αποτυπώνουν το κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου που παράγουν τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα με όσο γίνεται μεγαλύτερη ακρίβεια χωρίς να

καθίσταται το καθεστώς επιβολής τελών υπέρμετρα περίπλοκο, να δοθεί κίνητρο για χρήση των πλέον υψηλής ενεργειακής απόδοσης οχημάτων και να παραμείνουν αποτελεσματικά τα κίνητρα και επικαιροποιημένη η διαφοροποίηση των οδικών τελών. Επομένως, η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή με σκοπό την προσαρμογή των τιμών αναφοράς για την επιβολή τελών εξωτερικού κόστους στην επιστημονική πρόοδο, τον καθορισμό τρόπων διαφοροποίησης των τελών υποδομής κατά τρόπο ουδέτερο σύμφωνα με τις εκπομπές CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την προσαρμογή των τρόπων διαφοροποίησης των τελών υποδομής για τα ελαφρά οχήματα στην τεχνική πρόοδο. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να πραγματοποιεί η Επιτροπή κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, και οι εν λόγω διαβουλεύσεις να διεξάγονται σύμφωνα με τις αρχές που προβλέπονται στη διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου, της 13ης Απριλίου 2016²¹. Ειδικότερα, για να διασφαλίζεται ισότιμη συμμετοχή στην κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

- (22) Προκειμένου να εξασφαλίζονται ενιαίες προϋποθέσεις για την εκτέλεση των σχετικών διατάξεων της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές εξουσίες στην Επιτροπή. Η συμβουλευτική διαδικασία θα πρέπει να χρησιμοποιείται για την έγκριση των εκτελεστικών πράξεων που θεσπίζουν εναρμονισμένο σύνολο δεικτών για την αξιολόγηση της ποιότητας των οδικών δικτύων. Οι αρμοδιότητες αυτές θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²².

- (23) Επομένως, η οδηγία 1999/62/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 1999/62/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

- (1) ο τίτλος αντικαθίσταται με το ακόλουθο κείμενο:

«Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα οχήματα που χρησιμοποιούν έργα οδικής υποδομής»·

- (2) Τα άρθρα 1 και 2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 1

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται για:

α) τους φόρους επί των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων

²¹ ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

²² Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

β) τα διόδια και τα τέλη χρήσης που επιβάλλονται στα οχήματα.

2. Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται στα οχήματα που πραγματοποιούν μεταφορές αποκλειστικά στα εκτός Ευρώπης εδάφη των κρατών μελών.

3. Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται ούτε στα οχήματα των οποίων η άδεια κυκλοφορίας έχει εκδοθεί στις Καναρίους νήσους, στη Θέουτα και Μελίλα, στις Αζόρες και Μαδέρα και τα οποία πραγματοποιούν μεταφορές αποκλειστικά στα συγκεκριμένα εδάφη ή μεταξύ αυτών και του ηπειρωτικού εδάφους της Ισπανίας ή της Πορτογαλίας αντίστοιχα.

Άρθρο 2

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- 1) «διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο»: η υποδομή οδικών μεταφορών που αναφέρεται στο τμήμα 3 του κεφαλαίου II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*, όπως απεικονίζεται σε χάρτες στο παράρτημα I του εν λόγω κανονισμού·
- 2) «κόστος κατασκευής»: το κόστος που συνδέεται με την κατασκευή, συμπεριλαμβανομένου, ενδεχομένως, του χρηματοδοτικού κόστους ενός εκ των παρακάτω:
 - α) νέων υποδομών ή νέων βελτιώσεων υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των σημαντικών δομικών επισκευών·
 - β) υποδομών ή βελτιώσεων υποδομής, συμπεριλαμβανομένων σημαντικών δομικών επισκευών, που περατώθηκαν το αργότερο 30 έτη πριν από τις 10 Ιουνίου 2008, για τις οποίες λειτουργούσαν ήδη κατά τις 10 Ιουνίου 2008 ρυθμίσεις περί διοδίων ή που περατώθηκαν 30 το πολύ έτη πριν από την καθιέρωση τυχόν νέων ρυθμίσεων περί διοδίων που εισήχθησαν μετά τις 10 Ιουνίου 2008·
 - γ) υποδομών ή βελτιώσεων υποδομής που περατώθηκαν πριν τις 10 Ιουνίου 2008, οσάκις:
 - i) ένα κράτος μέλος έχει θεσπίσει σύστημα διοδίων το οποίο προβλέπει την ανάκτηση του κόστους αυτού μέσω σύμβασης με φορέα λειτουργίας συστήματος διοδίων ή μέσω άλλων νομικών πράξεων ισοδύναμου αποτελέσματος, που άρχισαν να ισχύουν πριν από τις 10 Ιουνίου 2008, ή
 - ii) ένα κράτος μέλος μπορεί να αποδείξει ότι η κατασκευή της συγκεκριμένης υποδομής εξαρτήθηκε από το εάν η υποδομή αυτή θα είχε εκ σχεδιασμού διάρκεια ζωής άνω των 30 ετών
- 3) «χρηματοδοτικό κόστος»: ο τόκος για δάνεια και η απόδοση της τυχόν μετοχικής χρηματοδότησης από τους μετόχους·
- 4) «σημαντικές δομικές επισκευές»: οι δομικές επισκευές, πλην των επισκευών που δεν παρουσιάζουν πλέον τρέχον όφελος για τους χρήστες της οδού, ιδίως στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι εργασίες επισκευής αντικαταστάθηκαν από περαιτέρω επανακατασκευή του οδοστρώματος ή άλλες κατασκευαστικές εργασίες·
- 5) «αυτοκινητόδρομος»: οδός η οποία έχει μελετηθεί και κατασκευαστεί ειδικά για την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, η οποία δεν εξυπηρετεί τις παρόδιες ιδιοκτησίες και η οποία πληροί τα ακόλουθα κριτήρια:

- α) εκτός από ορισμένα σημεία της ή εκτός από προσωρινές διευθετήσεις, διαθέτει, για τις δύο κατευθύνσεις της κυκλοφορίας, διακεκριμένα οδοστρώματα τα οποία χωρίζονται μεταξύ τους είτε με διαχωριστική νησίδα που δεν προορίζεται για την κυκλοφορία, είτε, κατ' εξαίρεση, με άλλα μέσα·
- β) δεν διασταυρώνεται στο ίδιο επίπεδο με άλλη οδό, με σιδηροδρομική ή τροchioδρομική γραμμή, λωρίδα για ποδήλατα ή λωρίδα για πεζούς·
- γ) χαρακτηρίζεται συγκεκριμένα αυτοκινητόδρομος·
- 6) «διόδεια»: καθορισμένο ποσό βάσει της διανυόμενης απόστασης επί συγκεκριμένης υποδομής και του τύπου του οχήματος, η καταβολή του οποίου δημιουργεί το δικαίωμα χρήσης από ένα όχημα της υποδομής και περιλαμβάνει το τέλος υποδομής και, κατά περίπτωση, τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης ή τέλος εξωτερικού κόστους·
- 7) «τέλος υποδομής»: τέλος που επιβάλλεται με σκοπό την ανάκτηση των δαπανών κατασκευής, συντήρησης, λειτουργίας και επέκτασης της υποδομής που βαρύνουν το κράτος μέλος·
- 8) «τέλος εξωτερικού κόστους»: τέλος που επιβάλλεται με σκοπό την ανάκτηση των δαπανών που προκύπτουν σε κράτος μέλος και σχετίζονται με την ατμοσφαιρική ρύπανση ή την ηχορύπανση λόγω κυκλοφορίας ή αμφοτέρως·
- 9) «κυκλοφοριακή συμφόρηση»: η κατάσταση κατά την οποία ο όγκος κυκλοφορίας προσεγγίζει ή υπερβαίνει την κυκλοφοριακή ικανότητα του δρόμου·
- 10) «τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης»: τέλος που επιβάλλεται στα οχήματα με σκοπό την ανάκτηση του κόστους κυκλοφοριακής συμφόρησης που προκύπτει σε κράτος μέλος και τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης·
- 11) «κόστος ατμοσφαιρικής ρύπανσης λόγω κυκλοφορίας»: το κόστος της ζημίας που προκαλούν οι εκπομπές σωματιδίων και προδρόμων του όζοντος, όπως οξειδίου του αζώτου και πτητικών οργανικών ουσιών, κατά τη λειτουργία του οχήματος·
- 12) «κόστος ηχορύπανσης λόγω κυκλοφορίας»: το κόστος της ζημίας που προκαλεί ο θόρυβος που εκπέμπει το όχημα ή που δημιουργείται από την αλληλεπίδραση του οχήματος και του οδοστρώματος·
- 13) «σταθμισμένο μέσο τέλος υποδομής»: τα συνολικά έσοδα που προκύπτουν, μέσω τέλους υποδομής, κατά τη διάρκεια δεδομένης περιόδου, διαιρούμενα διά του αριθμού των οχηματοχιλιομέτρων των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που διανύονται στο τμήμα του οδικού δικτύου στο οποίο έχει επιβληθεί το τέλος κατά την περίοδο αυτή·
- 14) «τέλος χρήσης»: το καθορισμένο ποσό η πληρωμή του οποίου δημιουργεί το δικαίωμα χρήσης, από ένα όχημα και επί δεδομένο χρονικό διάστημα, της υποδομής που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφοι 1 και 2·
- 15) «όχημα»: όχημα με κινητήρα, με τέσσερις τροχούς ή περισσότερους, ή συνδυασμός αρθρωτών οχημάτων που προορίζονται ή χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για οδικές μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων·
- 16) «βαρύ επαγγελματικό όχημα»: βαρύ φορτηγό όχημα ή πούλμαν ή λεωφορείο·

- 17) «βαρύ φορτηγό όχημα»: όχημα προοριζόμενο για τη μεταφορά εμπορευμάτων, με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 3,5 τόνων·
- 18) «πούλμαν ή λεωφορείο»: όχημα προοριζόμενο για τη μεταφορά περισσότερων από 8 επιβατών, επιπλέον του οδηγού, με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 3,5 τόνων·
- 19) «ελαφρύ όχημα»: επιβατηγό αυτοκίνητο, μικρό λεωφορείο ή μικρό φορτηγό αυτοκίνητο·
- 20) «επιβατηγό αυτοκίνητο»: όχημα με τέσσερις τροχούς προοριζόμενο για τη μεταφορά έως 8 επιβατών, μαζί με τον οδηγό·
- 21) «μικρό λεωφορείο»: όχημα προοριζόμενο για τη μεταφορά περισσότερων από 8 επιβατών, επιπλέον του οδηγού, με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα που δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους·
- 22) «μικρό φορτηγό αυτοκίνητο»: όχημα προοριζόμενο για τη μεταφορά εμπορευμάτων, με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα που δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους·
- 23) «όχημα μηδενικών εκπομπών»: όχημα χωρίς εκπομπές καυσαερίων·
- 24) «φορέας μεταφορών»: κάθε επιχείρηση που εκτελεί οδική μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών·
- 25) «όχημα της κατηγορίας «EURO 0», «EURO I», «EURO II», «EURO III», «EURO IV», «EURO V», «EURO VI»»: βαρύ επαγγελματικό όχημα που τηρεί τα όρια εκπομπών τα οποία εκτίθενται στο παράρτημα 0·
- 26) «τύπος οχήματος»: η κατηγορία στην οποία εντάσσεται το όχημα, ανάλογα με τον αριθμό αξόνων, τις διαστάσεις ή το βάρος του ή σύμφωνα με άλλη ταξινόμηση των παραγόντων που διέπουν το όχημα, οι οποίοι αντικατοπτρίζουν τη ζημία των οδών, π.χ. το σύστημα ταξινόμησης των ζημιών των οδών που εκτίθεται στο παράρτημα IV, υπό την προϋπόθεση ότι το χρησιμοποιούμενο σύστημα ταξινόμησης βασίζεται σε χαρακτηριστικά του οχήματος τα οποία είτε αναφέρονται στα έγγραφα του οχήματος που χρησιμοποιούνται σε όλα τα κράτη μέλη είτε είναι εμφανή·
- 27) «σύμβαση παραχώρησης»: «δημόσια σύμβαση έργων» όπως ορίζεται στο άρθρο 1 της οδηγίας 2014/24/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου**·
- 28) «διόδια εκ παραχωρήσεως»: διόδια, επιβαλλόμενα από τον ανάδοχο σύμβασης παραχώρησης σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης·
- 29) «ρυθμίσεις περί διοδίων ή τελών που έχουν υποστεί ουσιαστική τροποποίηση»: ρυθμίσεις περί διοδίων ή τελών που έχουν τροποποιηθεί κατά τέτοιον τρόπο ώστε το κόστος ή τα έσοδα επηρεάζονται κατά τουλάχιστον 5 % σε σχέση με το προηγούμενο έτος, μετά τη διόρθωση με βάση τον πληθωρισμό που μετράται σύμφωνα με τις αλλαγές του πανευρωπαϊκού εναρμονισμένου δείκτη των τιμών καταναλωτή, εξαιρουμένης της ενέργειας και των μη μεταποιημένων προϊόντων, όπως δημοσιεύεται από την Επιτροπή (Eurostat).

Για τους σκοπούς του σημείου 2:

- α) Σε κάθε περίπτωση, το ποσοστό του κόστους κατασκευής που λαμβάνεται υπόψη δεν πρέπει να υπερβαίνει το ποσοστό της υφιστάμενης εκ σχεδιασμού διάρκειας

ζωής των κατασκευαστικών στοιχείων της υποδομής η οποία υπολείπεται στις 10 Ιουνίου 2008 ή κατά την ημερομηνία εισαγωγής των νέων ρυθμίσεων περί διοδίων, εάν η ημερομηνία αυτή είναι μεταγενέστερη·

β) το κόστος υποδομών ή βελτιώσεων υποδομής μπορεί να συμπεριλαμβάνει τυχόν ειδικές δαπάνες υποδομής που αποσκοπούν στη μείωση των οχλήσεων οι οποίες σχετίζονται με το θόρυβο ή στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, και τα ποσά που όντως κατέβαλε ο φορέας λειτουργίας και αντιστοιχούν σε αντικειμενικά περιβαλλοντικά στοιχεία, όπως είναι, παραδείγματος χάριν, η προστασία έναντι της μόλυνσής του εδάφους.

* Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, (ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 1)

** Οδηγία 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις δημόσιες προμήθειες και την κατάργηση της οδηγίας 2004/18/ΕΚ (ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 65)»·

(1) Το άρθρο 7 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 7

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 9 παράγραφος 1α, τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρούν ή να εισάγουν διόδια και τέλη χρήσης στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, ή σε ορισμένα τμήματα του εν λόγω δικτύου, και σε άλλα επιπλέον τμήματα του δικτύου αυτοκινητοδρόμων που δεν είναι τμήμα του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου υπό τις προϋποθέσεις που ορίζονται στις παραγράφους 3 έως 9 του παρόντος άρθρου και στα άρθρα 7α έως 7ια.

2. Η παράγραφος 1 δεν θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών, τηρουμένης της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να εφαρμόζουν διόδια και τέλη χρήσης σε άλλες οδούς, υπό την προϋπόθεση ότι η επιβολή διοδίων και τελών χρήσης σε τέτοιες άλλες οδούς δεν εισάγει διακρίσεις εις βάρος της διεθνούς κυκλοφορίας και δεν έχει ως αποτέλεσμα στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων μεταφορέων. Τα διόδια και τα τέλη χρήσης που εφαρμόζονται σε οδούς εκτός από αυτές που ανήκουν στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο και εκτός από τους αυτοκινητοδρόμους συμμορφώνονται με τους όρους των παραγράφων 3 και 4 του παρόντος άρθρου, του άρθρου 7α και του άρθρου 7ι παράγραφοι 1, 2 και 4.

3. Τα κράτη μέλη δεν μπορούν να επιβάλλουν ταυτοχρόνως διόδια και τέλη χρήσης σε μια συγκεκριμένη κατηγορία οχημάτων για τη χρήση ενός και του αυτού τμήματος του οδικού δικτύου. Ωστόσο, το κράτος μέλος που επιβάλλει τέλος χρήσης στο οδικό του δίκτυο μπορεί επίσης να επιβάλλει διόδια για τη χρήση γεφυρών, σιράγγων και ορεινών διαβάσεων.

4. Τα διόδια και τα τέλη χρήσης δεν μπορούν να εισάγουν, άμεσα ή έμμεσα, διακρίσεις λόγω της ιθαγένειας του χρήστη του οδικού δικτύου, του κράτους μέλους ή της τρίτης χώρας όπου είναι εγκατεστημένος ο φορέας μεταφοράς ή όπου έχει εκδοθεί η άδεια κυκλοφορίας του οχήματος, ή της προέλευσης ή του προορισμού της μεταφοράς.

5. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να προβλέπουν μειωμένα διόδια ή τέλη χρήσης, ή απαλλαγές από την υποχρέωση καταβολής διοδίων ή τελών χρήσης για τα βαρέα

επαγγελματικά οχήματα που εξαιρούνται από την υποχρέωση εγκατάστασης και χρήσης συσκευής ελέγχου δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*, και στις περιπτώσεις που εμπίπτουν στις προϋποθέσεις του άρθρου 6 παράγραφος 2 στοιχεία α), β) και γ) της παρούσας οδηγίας.

6. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 9, από την 1η Ιανουαρίου 2018 τα κράτη μέλη δεν θεσπίζουν τέλη χρήσης για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Τα τέλη χρήσης που θεσπίστηκαν πριν από την εν λόγω ημερομηνία μπορούν να διατηρηθούν μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2023.

7. Από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας], τα κράτη μέλη δεν θεσπίζουν τέλη χρήσης για τα ελαφρά οχήματα. Τα τέλη χρήσης που θεσπίστηκαν πριν από την εν λόγω ημερομηνία θα καταργηθούν σταδιακά μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2027.

8. Όσον αφορά τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, κράτος μέλος μπορεί να επιλέγει να επιβάλλει, έως την 31η Δεκεμβρίου 2019, διόδια και τέλη χρήσης μόνον σε οχήματα με μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος τουλάχιστον 12 τόνων, εφόσον θεωρεί ότι η επέκταση του μέτρου σε οχήματα με βάρος χαμηλότερο των 12 τόνων θα επέφερε:

α) σημαντικές δυσμενείς επιπτώσεις επί της ελεύθερης ροής της κυκλοφορίας, του περιβάλλοντος, των επιπέδων θορύβου, της συμφόρησης, της υγείας, ή της οδικής ασφάλειας, λόγω της εκτροπής της κυκλοφορίας·

β) διοικητικές δαπάνες πάνω από το 30 % του πρόσθετου εισοδήματος το οποίο θα είχε δημιουργηθεί από την επέκταση αυτή.

Τα κράτη μέλη που επιλέγουν να επιβάλλουν διόδια ή τέλη χρήσης ή αμφότερα μόνο σε οχήματα με μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος τουλάχιστον 12 τόνων ενημερώνουν την Επιτροπή για την απόφασή τους και για τους λόγους που τα οδήγησαν σε αυτήν.

9. Από την 1η Ιανουαρίου 2020, τα διόδια και τα τέλη χρήσης που εφαρμόζονται στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα εφαρμόζονται σε όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

10. Τα διόδια και τα τέλη χρήσης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα αφενός και για ελαφρά οχήματα αφετέρου μπορούν να θεσπιστούν ή να διατηρηθούν ανεξάρτητα το ένα από το άλλο.

* Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, για τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος καταργεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών και τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 60 της 28.2.2014, σ. 1)».

(2) Το άρθρο 7α αντικαθίσταται με το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7α

1. Τα τέλη χρήσης είναι ανάλογα με τη διάρκεια της χρήσης της υποδομής.

2. Στο μέτρο που τα τέλη χρήσης εφαρμόζονται σε σχέση με βαρέα επαγγελματικά οχήματα, η χρήση της υποδομής είναι διαθέσιμη για τις παρακάτω περιόδους τουλάχιστον: μία ημέρα, μία εβδομάδα, έναν μήνα και ένα έτος. Το ύψος του μηνιαίου τέλους είναι κατ'

ανώτατο όριο ίσο με το 10 % του ετήσιου τέλους, το εβδομαδιαίο τέλος ίσο κατ' ανώτατο όριο με το 5 % του ετήσιου τέλους και το ημερήσιο τέλος ίσο κατ' ανώτατο όριο με το 2 % του ετήσιου τέλους.

Κάθε κράτος μέλος μπορεί να εφαρμόζει ετήσια τέλη χρήσης μόνον στα οχήματα των οποίων η άδεια κυκλοφορίας έχει εκδοθεί σε αυτό.

Τα κράτη μέλη καθορίζουν τέλη χρήσης, συμπεριλαμβανομένων των διοικητικών δαπανών, για όλες τις κατηγορίες βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, σε επίπεδο που δεν υπερβαίνει τα μέγιστα όρια που καθορίζει το παράρτημα II.

3. Στον βαθμό που τα τέλη χρήσης εφαρμόζονται σε σχέση με επιβατηγά αυτοκίνητα, η χρήση της υποδομής είναι διαθέσιμη για τις παρακάτω περιόδους τουλάχιστον: 10 ημέρες, έναν μήνα ή δύο μήνες ή αμφότερα και ένα έτος. Το ύψος του διμηνιαίου τέλους είναι κατ' ανώτατο όριο ίσο με το 30 % του ετήσιου τέλους, το μηνιαίο τέλος ίσο κατ' ανώτατο όριο με το 18 % του ετήσιου τέλους και το τέλος των 10 ημερών ίσο κατ' ανώτατο όριο με το 8 % του ετήσιου τέλους.

Τα κράτη μέλη μπορούν να καθιστούν δυνατή τη χρήση της υποδομής και για άλλα χρονικά διαστήματα. Σε τέτοιες περιπτώσεις, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τέλη σύμφωνα με την αρχή της ίσης μεταχείρισης μεταξύ χρηστών, λαμβανομένων υπόψη όλων των σχετικών παραγόντων, ιδίως του ετήσιου τέλους και των τελών που εφαρμόζονται για τις άλλες περιόδους που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο, των υφιστάμενων τρόπων χρήσης και του διοικητικού κόστους.

Όσον αφορά τα καθεστώτα επιβολής τελών χρήσης που θεσπίστηκαν πριν την 31η Μαΐου 2017, τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρούν τέλη πάνω από τα όρια που τίθενται στο πρώτο εδάφιο, που βρίσκονταν σε ισχύ πριν από την εν λόγω ημερομηνία και αντίστοιχα υψηλότερα τέλη για άλλες περιόδους χρήσης, σε συμμόρφωση με την αρχή της ίσης μεταχείρισης. Ωστόσο, συμμορφώνονται με τα όρια που τίθενται στο πρώτο εδάφιο καθώς και στο δεύτερο εδάφιο μόλις τεθούν σε ισχύ ρυθμίσεις περί διοδίων ή τελών που έχουν υποστεί ουσιαστική τροποποίηση και, το αργότερο, από την 1η Ιανουαρίου 2024.

4. Όσον αφορά τα μικρά λεωφορεία και τα μικρά φορτηγά αυτοκίνητα, τα κράτη μέλη συμμορφώνονται είτε με την παράγραφο 2 είτε με την παράγραφο 3. Τα κράτη μέλη καθορίζουν ωστόσο υψηλότερα τέλη χρήσης για τα μικρά λεωφορεία και τα μικρά φορτηγά αυτοκίνητα από την 1η Ιανουαρίου 2024 το αργότερο.»

(3) Το άρθρο 7γ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7γ

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρούν ή να θεσπίζουν τέλος εξωτερικού κόστους που σχετίζεται με το κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης ή της ηχορύπανσης λόγω κυκλοφορίας ή αμφότερες.

Για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, το τέλος εξωτερικού κόστους διαφοροποιείται και καθορίζεται σύμφωνα με τις ελάχιστες απαιτήσεις και τις μεθόδους που αναφέρονται στο παράρτημα IIIα και δεν υπερβαίνει τις τιμές αναφοράς του παραρτήματος IIIβ.

2. Το κόστος που λαμβάνεται υπόψη συναρτάται με το δίκτυο ή το τμήμα του δικτύου για το οποίο επιβάλλονται τέλη εξωτερικού κόστους και με τα οχήματα τα οποία υπόκεινται σε αυτά. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέγουν να ανακτούν μόνον κάποιο ποσοστό του εν λόγω κόστους.

3. Δεν επιβάλλεται τέλος εξωτερικού κόστους που αφορά την ατμοσφαιρική ρύπανση λόγω κυκλοφορίας στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που συμμορφώνονται με τα πλέον αυστηρά πρότυπα εκπομπών EURO.

Το πρώτο εδάφιο παύει να ισχύει τέσσερα έτη από την ημερομηνία κατά την οποία άρχισαν να ισχύουν οι κανόνες που ορίζουν τα εν λόγω πρότυπα.

4. Το ύψος του τέλους εξωτερικού κόστους καθορίζεται από το οικείο κράτος μέλος. Αν κράτος μέλος ορίσει συγκεκριμένη αρχή για τον σκοπό αυτό, η αρχή αυτή είναι νομικά και οικονομικά ανεξάρτητη από τον οργανισμό που είναι επιφορτισμένος με τη διαχείριση ή την είσπραξη μέρους ή ολόκληρου του τέλους.

5. Από την 1η Ιανουαρίου 2021, τα κράτη μέλη που επιβάλλουν τέλη εφαρμόζουν τέλος εξωτερικού κόστους στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα τουλάχιστον για το μέρος του δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 1 όπου η περιβαλλοντική ζημία που προκλήθηκε από βαρέα επαγγελματικά οχήματα είναι υψηλότερη από τη μέση περιβαλλοντική ζημία που προκάλεσαν τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα τα οποία ορίζονται σύμφωνα με τις σχετικές απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων που αναφέρεται στο παράρτημα IIIα.»

(4) Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 7δα:

«Άρθρο 7δα

1. Τα κράτη μέλη μπορούν, σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα V, να θεσπίζουν τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης σε οποιοδήποτε τμήμα του οδικού τους δικτύου που υφίσταται συμφόρηση. Το τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης μπορεί να εφαρμόζεται μόνο στα τμήματα εκείνα των οδών που υφίστανται τακτικά συμφόρηση και μόνο κατά τα χρονικά διαστήματα που υφίσταται συνήθως η εν λόγω συμφόρηση.

2. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τα τμήματα των οδών και τις χρονικές περιόδους που αναφέρονται στην παράγραφο 1 βάσει αντικειμενικών κριτηρίων που σχετίζονται με το επίπεδο έκθεσης του οδικού δικτύου και του γύρω χώρου σε κυκλοφοριακή συμφόρηση, όπως ο μέσος χρόνος καθυστέρησης ή το μήκος των σειρών αναμονής.

3. Τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης που επιβάλλεται σε οποιοδήποτε τμήμα του οδικού δικτύου εφαρμόζεται χωρίς διακρίσεις σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων, σύμφωνα με τους τυποποιημένους συντελεστές ισοδυναμίας του παραρτήματος V.

4. Το τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης αντανakλά το κόστος που επιβάλλεται από ένα όχημα στους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου και έμμεσα στην κοινωνία, ωστόσο δεν υπερβαίνει τα ανώτατα επίπεδα που καθορίζονται στο παράρτημα VI για οποιονδήποτε τύπο οδικού δικτύου.

5. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κατάλληλους μηχανισμούς για τον έλεγχο του αντίκτυπου των τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης και την επανεξέταση του επιπέδου τους. Επανεξετάζουν τακτικά το επίπεδο των τελών, τουλάχιστον κάθε τρία έτη, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι δεν είναι υψηλότερα από το κόστος της κυκλοφοριακής συμφόρησης που παρατηρείται στο εν λόγω κράτος μέλος και παράγεται στα συγκεκριμένα τμήματα του οδικού δικτύου που υπόκεινται στο τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης.»

(1) Τα άρθρα 7στ και 4ζ αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7στ

1. Κατόπιν ενημέρωσης της Επιτροπής, τα κράτη μέλη μπορούν να προσθέσουν προσαύξηση στο τέλος υποδομής που επιβάλλεται σε συγκεκριμένα τμήματα του οδικού δικτύου στα οποία σημειώνεται τακτικά κυκλοφοριακή συμφόρηση, ή των οποίων η χρήση από οχήματα προκαλεί σημαντικές περιβαλλοντικές ζημιές, εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) τα έσοδα από την προσαύξηση επενδύονται στη χρηματοδότηση της κατασκευής της υποδομής μεταφορών του κεντρικού δικτύου που προσδιορίζεται σύμφωνα με το κεφάλαιο III του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013, η οποία συμβάλλει άμεσα στην ελάφρυνση της συμφόρησης ή της περιβαλλοντικής ζημιάς και ευρίσκεται στον ίδιο διάδρομο μεταφορών με το οδικό τμήμα στο οποίο επιβάλλεται η προσαύξηση·

β) η προσαύξηση δεν υπερβαίνει το 15 % του σταθμισμένου μέσου τέλους υποδομής που υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 7β παράγραφος 1 και το άρθρο 7ε, εκτός αν τα απορρέοντα έσοδα επενδύονται σε διασυνοριακά τμήματα διαδρόμων κεντρικού δικτύου, οπότε η προσαύξηση δεν υπερβαίνει το 25 %·

γ) η επιβολή της προσαύξησης δεν αποβαίνει εις βάρος των εμπορικών μεταφορών σε σχέση με άλλους χρήστες του οδικού δικτύου·

δ) πριν από την επιβολή της προσαύξησης, υποβάλλονται στην Επιτροπή περιγραφή της επακριβούς τοποθεσίας επιβολής της προσαύξησης και έγγραφο το οποίο αποδεικνύει την ύπαρξη απόφασης για χρηματοδότηση της κατασκευής των διαδρόμων κεντρικού δικτύου κατά το στοιχείο α)·

ε) η περίοδος εφαρμογής της προσαύξησης καθορίζεται και περιορίζεται εκ των προτέρων και συνάδει, όσον αφορά τα αναμενόμενα έσοδα, με τα χρηματοοικονομικά σχέδια και την ανάλυση κόστους/οφέλους για τα έργα που συγχρηματοδοτούνται με τα έσοδα από την προσαύξηση.

1α. Σε περίπτωση νέων διασυνοριακών έργων, επιτρέπεται να προστεθεί προσαύξηση μόνο εφόσον συμφωνούν όλα τα κράτη μέλη που εμπλέκονται στα εν λόγω έργα.

2. Επιτρέπεται προσαύξηση τέλους υποδομής που διαφοροποιείται σύμφωνα με το άρθρο 7ζ ή 7ζα.

3. Μετά την παραλαβή των απαιτούμενων πληροφοριών από κράτος μέλος το οποίο σκοπεύει να επιβάλει προσαύξηση, η Επιτροπή διαβιβάζει τις εν λόγω πληροφορίες στα μέλη της επιτροπής του άρθρου 9γ. Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι η προγραμματιζόμενη προσαύξηση δεν πληροί τους όρους που προβλέπονται στην παράγραφο 1, ή εάν κρίνει ότι η σχεδιαζόμενη προσαύξηση θα έχει σημαντικό δυσμενή αντίκτυπο στην οικονομική ανάπτυξη περιφερειακών περιοχών, δύναται, με εκτελεστικές πράξεις, να απορρίπτει τα σχέδια που έχουν υποβληθεί από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος όσον αφορά την επιβολή τελών. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις θεσπίζονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 9γ παράγραφος 2.

4. Το ποσό της προσαύξησης αφαιρείται από το ποσό του τέλους εξωτερικού κόστους που υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 7γ, με εξαίρεση τα οχήματα κατηγορίας εκπομπών EURO 0, I και II από την 15η Οκτωβρίου 2011, III και IV από την 1η Ιανουαρίου 2015, V από την 1η Ιανουαρίου 2019, και VI από τον Ιανουάριο του 2023. Όλα τα έσοδα που δημιουργούνται από την ταυτόχρονη εφαρμογή της προσαύξησης και του καταλογισμού του εξωτερικού κόστους επενδύονται στη χρηματοδότηση της κατασκευής διαδρόμων κεντρικού δικτύου που καθορίζονται στο παράρτημα I μέρος I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1316/2013

5. Δεν μπορεί να επιβάλλεται προσαύξηση σε τμήματα το οδικού δικτύου όπου επιβάλλεται τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Άρθρο 7ζ

1. Έως την 31η Δεκεμβρίου 2021, το τέλος υποδομής επιτρέπεται επίσης να διαφοροποιείται με σκοπό τη μείωση της συμφόρησης, την ελαχιστοποίηση των ζημιών στην υποδομή και τη βέλτιστη δυνατή χρήση της σχετικής υποδομής ή την προώθηση της οδικής ασφάλειας, εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) η διαφοροποίηση είναι διαφανής, δημοσιοποιείται και διατίθεται επί ίσοις όροις σε όλους τους χρήστες·
- β) η διαφοροποίηση εφαρμόζεται ανάλογα με την ώρα της ημέρας, τον τύπο της ημέρας ή την εποχή·
- γ) το τέλος υποδομής δεν υπερβαίνει κατά ποσοστό μεγαλύτερο από 175 % το μέγιστο επίπεδο του σταθμισμένου μέσου τέλους υποδομής, όπως προβλέπεται στο άρθρο 7β·
- δ) οι περίοδοι αιχμής κατά τις οποίες επιβάλλονται υψηλότερα τέλη υποδομής με σκοπό τη μείωση της συμφόρησης δεν υπερβαίνουν τις πέντε ώρες ημερησίως·
- ε) η διαφοροποίηση σχεδιάζεται και εφαρμόζεται με διαφάνεια και χωρίς να επηρεάζονται τα έσοδα σε τμήμα του οδικού δικτύου που παρουσιάζει προβλήματα συμφόρησης, με την προσφορά μειωμένων διοδίων για τους μεταφορείς που επιλέγουν να ταξιδέψουν κατά τη διάρκεια περιόδων εκτός κυκλοφοριακής αιχμής, και την επιβολή αυξημένων διοδίων στους μεταφορείς που ταξιδεύουν κατά τις ώρες αιχμής στο ίδιο τμήμα του οδικού δικτύου.

Τα κράτη μέλη που επιθυμούν να καθιερώσουν τέτοια διαφοροποίηση ή να τροποποιήσουν ισχύουσα διαφοροποίηση ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή και της παρέχουν τις πληροφορίες που απαιτούνται προκειμένου να αξιολογήσει αν πληρούνται οι προϋποθέσεις.

2. Έως την 31η Δεκεμβρίου 2020, όσον αφορά τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, τα κράτη μέλη διαφοροποιούν το τέλος υποδομής ανάλογα με την κατηγορία εκπομπών EURO του οχήματος κατά τρόπο ώστε το τέλος υποδομής να μην υπερβαίνει κατά ποσοστό μεγαλύτερο από 100 % το ίδιο τέλος για ισοδύναμα οχήματα που ικανοποιούν τα πιο αυστηρά πρότυπα εκπομπών. Οι υπάρχουσες συμβάσεις παραχώρησης μπορούν να απαλλαγούν από την απαίτηση αυτή μέχρις ότου ανανεωθεί η σύμβαση.

Ένα κράτος μέλος δύναται ωστόσο να παρεκκλίνει από την απαίτηση διαφοροποίησης του τέλους υποδομής, εάν συντρέχει ένα από τα ακόλουθα:

- i) αυτό θα υπονόμει σοβαρά τη συνοχή των συστημάτων επιβολής διοδίων στην επικράτειά του·
- ii) δεν θα ήταν τεχνικά εφικτή η εισαγωγή αυτής της διαφοροποίησης για το συγκεκριμένο σύστημα διοδίων·
- iii) αυτό θα οδηγούσε σε παράκαμψη των πιο ρυπογόνων οχημάτων με αρνητικές συνέπειες στην οδική ασφάλεια και τη δημόσια υγεία·
- iv) τα διόδια περιλαμβάνουν τέλος εξωτερικού κόστους.

Οι οποιεσδήποτε τέτοιες παρεκκλίσεις ή απαλλαγές κοινοποιούνται στην Επιτροπή.

3. Εφόσον, σε περίπτωση ελέγχου, ο οδηγός ή, κατά περίπτωση, ο φορέας μεταφοράς αδυνατεί να παρουσιάσει τα δικαιολογητικά του οχήματος που απαιτούνται για την

επιβεβαίωση της κατηγορίας των εκπομπών του οχήματος για τους σκοπούς της παραγράφου 2, τα κράτη μέλη δύνανται να επιβάλλουν διόδια μέχρι το μέγιστο προβλεπόμενο επίπεδο.

4. Εντός ενός έτους από τη δημοσίευση επίσημων στοιχείων σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από την Επιτροπή σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΥ) .../...*****, η Επιτροπή θα εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, σύμφωνα με το άρθρο 9ε, για να καθορίσει τις τιμές αναφοράς των εκπομπών CO₂, καθώς και κατάλληλη κατηγοριοποίηση των σχετικών βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.

Εντός ενός έτους από την έναρξη ισχύος της κατ' εξουσιοδότηση πράξης, τα κράτη μέλη διαφοροποιούν το τέλος υποδομής, λαμβανομένων υπόψη των τιμών αναφοράς εκπομπών CO₂ και της σχετικής κατηγοριοποίησης του οχήματος. Τα τέλη διαφοροποιούνται κατά τρόπο ώστε το τέλος υποδομής να μην υπερβαίνει κατά ποσοστό μεγαλύτερο από 100% το ίδιο τέλος για ισοδύναμα οχήματα που έχουν τις χαμηλότερες, αλλά όχι μηδενικές, εκπομπές CO₂. Τα οχήματα μηδενικών εκπομπών ωφελούνται από τέλη υποδομής μειωμένα κατά 75 % σε σύγκριση με το υψηλότερο ποσοστό.

5. Οι διαφοροποιήσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1, 3 και 4 δεν αποσκοπούν στην αύξηση των εσόδων από τα διόδια, και κάθε απρομελέτητη αύξηση των εσόδων αντισταθμίζεται με αλλαγές στη διάρθρωση της διαφοροποίησης οι οποίες πρέπει να εφαρμοστούν εντός διετίας από το τέλος του οικονομικού έτους κατά το οποίο παράγονται τα επιπλέον έσοδα.

***** Κανονισμός (ΕΕ) .../... της Επιτροπής, της XXX, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 595/2009 όσον αφορά την πιστοποίηση των εκπομπών CO₂ και την κατανάλωση καυσίμου των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L ... της, σ...).

(8) προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 7ζα:

«Άρθρο 7ζα

1. Όσον αφορά τα ελαφρά οχήματα, έως την 31η Δεκεμβρίου 2021 τα κράτη μέλη δύνανται να διαφοροποιούν τα διόδια και τα τέλη χρήσης ανάλογα με την περιβαλλοντική επίδοση του οχήματος.

2. Από την 1η Ιανουαρίου 2022, τα κράτη μέλη διαφοροποιούν τα διόδια και, στην περίπτωση των τελών χρήσης, τουλάχιστον τα ετήσια τέλη, ανάλογα με τις εκπομπές CO₂ και ρύπων των οχημάτων σύμφωνα με τους κανόνες του παραρτήματος VII.

3. Εφόσον, σε περίπτωση ελέγχου, ο οδηγός ή, κατά περίπτωση, ο φορέας μεταφοράς αδυνατεί να παρουσιάσει τα δικαιολογητικά του οχήματος που απαιτούνται για την επιβεβαίωση των επιπέδων των εκπομπών του οχήματος (πιστοποιητικό συμμόρφωσης) σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) .../... της Επιτροπής *****, τα κράτη μέλη δύνανται να επιβάλλουν διόδια ή ετήσια τέλη χρήσης μέχρι το μέγιστο προβλεπόμενο επίπεδο.

4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 9ε για την τροποποίηση του παραρτήματος VII προκειμένου να προσαρμόζει τις μεθόδους που καθορίζονται στο παράρτημα στην τεχνική πρόοδο.

***** Κανονισμός (ΕΕ) 2017/xxx της Επιτροπής, της xxx, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που

αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 της Επιτροπής και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 (ΕΕ L xxx) και της οδηγίας 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκινήτων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (οδηγία — πλαίσιο) (ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1)»·

(9) Το άρθρο 7η τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 1 το εισαγωγικό μέρος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Τουλάχιστον έξι μήνες πριν από την επιβολή νέων ή ουσιωδώς τροποποιημένων ρυθμίσεων περί διοδίων με τέλος υποδομής, τα κράτη μέλη αποστέλλουν στην Επιτροπή:»·

β) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Πριν από την επιβολή νέων ή ουσιωδώς τροποποιημένων ρυθμίσεων περί διοδίων με τέλος εξωτερικού κόστους, τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με το σχετικό δίκτυο, τα προβλεπόμενα τέλη ανά κατηγορία οχήματος και την κατηγορία εκπομπών.»·

γ) η παράγραφος 4 απαλείφεται·

(10) Το άρθρο 7θ τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 2, τα στοιχεία β) και γ) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) οι εν λόγω εκπτώσεις ή μειώσεις αντικατοπτρίζουν την πραγματική εξοικονόμηση διοικητικών δαπανών από την αντιμετώπιση των τακτικών χρηστών σε σχέση με τους περιστασιακούς χρήστες·

γ) οι εν λόγω εκπτώσεις ή μειώσεις δεν υπερβαίνουν το 13 % του τέλους υποδομής το οποίο καταβάλλουν ισοδύναμα οχήματα που δεν είναι επιλέξιμα για την έκπτωση ή τη μείωση.»·

β) η παράγραφος 3 τροποποιείται ως εξής:

«3. Με την επιφύλαξη των προϋποθέσεων του άρθρου 7ζ παράγραφος 1 στοιχείο β) και παράγραφος 5, το ύψος των διοδίων επιτρέπεται για συγκεκριμένα έργα υψηλού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος που προσδιορίζονται στο παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013, να διαφοροποιείται με άλλο τρόπο προκειμένου να διασφαλίζεται η εμπορική βιωσιμότητα των εν λόγω έργων, όταν αυτά είναι εκτεθειμένα σε άμεσο ανταγωνισμό με άλλους τρόπους μεταφορών. Η επακόλουθη διάρθρωση της χρέωσης είναι γραμμική, αναλογική, δημοσιοποιείται και προσφέρεται σε όλους τους χρήστες επί ίσοις όροις και δεν επιφέρει μετακύλιση του πρόσθετου κόστους σε άλλους χρήστες υπό τη μορφή υψηλότερων διοδίων.»·

(11) Το άρθρο 7ι τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 1, η δεύτερη περίοδος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη συνεργάζονται μεταξύ τους προκειμένου να καθιερώσουν μεθόδους που να επιτρέπουν στους χρήστες του οδικού δικτύου να καταβάλλουν διόδια και τέλη χρήσης όλο το 24ωρο, τουλάχιστον σε σημαντικά σημεία πωλήσεων, χρησιμοποιώντας τα συνήθη μέσα πληρωμής, εντός και εκτός των κρατών μελών στα οποία επιβάλλονται τα τέλη αυτά.»·

β) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Σε περίπτωση που κράτος μέλος επιβάλλει διόδια σε όχημα, το συνολικό ποσό των διοδίων, το ποσό του τέλους υποδομής, το ποσό του τέλους εξωτερικού κόστους και το ποσό του τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης, όπου εφαρμόζονται, αναφέρονται σε απόδειξη που χορηγείται στον χρήστη του οδικού δικτύου, κατά το δυνατόν με ηλεκτρονικά μέσα.»·

γ) στην παράγραφο 4, η πρώτη περίοδος αντικαθίσταται ως εξής:

«Όταν είναι οικονομικά εφικτό, τα κράτη μέλη διενεργούν την επιβολή και είσπραξη τέλους εξωτερικού κόστους και τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης μέσω ηλεκτρονικού συστήματος το οποίο πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου 2 παράγραφος 1 της οδηγίας 2004/52/EK.»·

(12) Το άρθρο 7ια αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7ια

Με την επιφύλαξη των άρθρων 107 και 108 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η παρούσα οδηγία δεν επηρεάζει την ευχέρεια των κρατών μελών, τα οποία καθιερώνουν σύστημα διοδίων να προβλέπουν κατάλληλη αντιστάθμιση.»·

(13) στο άρθρο 8, η παράγραφος 2 τροποποιείται ως εξής:

α) στο στοιχείο α), οι λέξεις «άρθρο 7 παράγραφος 7» αντικαθίστανται από τη φράση «άρθρο 7α»·

β) στο στοιχείο β) οι λέξεις «και παράγραφος 2» εισάγονται μετά τις λέξεις «άρθρο 7 παράγραφος 1»·

(14) Το άρθρο 9 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 2, το δεύτερο εδάφιο διαγράφεται·

β) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 3:

«3. Τα έσοδα από τα τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης, ή το χρηματικό τους ισοδύναμο, χρησιμοποιούνται για την αντιμετώπιση του προβλήματος της συμφόρησης, ιδίως με:

α) την υποστήριξη υποδομής και υπηρεσιών μαζικής μεταφοράς·

β) την εξάλειψη σημείων συμφόρησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών·

γ) την ανάπτυξη εναλλακτικών υποδομών για τους χρήστες των μεταφορών.»·

(15) Τα άρθρα 9δ και 9ε αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 9δ

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 9ε, για την τροποποίηση του παραρτήματος 0, των ποσών του πίνακα 1 και του πίνακα 2 του παραρτήματος IIIβ και των τύπων στα τμήματα 4.1 και 4.2 του παραρτήματος IIIα με σκοπό την προσαρμογή τους στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο.

Άρθρο 9ε

1. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 7ζ παράγραφος 4, το άρθρο 7ζα παράγραφος 4 και το άρθρο 9δ ανατίθεται στην Επιτροπή επ' αόριστον από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας].
3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 7ζ παράγραφος 4, το άρθρο 7ζα παράγραφος 4 και το άρθρο 9δ μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Η ανάκληση παράγει αποτελέσματα από την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται στην απόφαση. Δεν επηρεάζει το κύρος τυχόν ήδη εν ισχύι κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διαβουλεύεται με εμπειρογνώμονες οι οποίοι ορίζονται από κάθε κράτος μέλος σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στη διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση της νομοθεσίας της 13ης Απριλίου 2016.
5. Η Επιτροπή, μόλις εκδώσει μια πράξη κατ' εξουσιοδότηση, την κοινοποιεί ταυτοχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
6. Κάθε κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 7ζ παράγραφος 3, το άρθρο 7ζα παράγραφος 4 και το άρθρο 9δ αρχίζει να ισχύει μόνον εφόσον δεν διατυπωθούν αντιρρήσεις είτε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο είτε από το Συμβούλιο εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν, πριν λήξει αυτή η προθεσμία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν πρόκειται να προβάλουν αντίρρηση. Με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου, η περίοδος αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες.»·

(16) τα άρθρα 9στ και 9ζ απαλείφονται·

(17) το άρθρο 10α αντικαθίσταται με το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα ποσά σε ευρώ που ορίζονται στο παράρτημα II και τα ποσά σε λεπτά που ορίζονται στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος IIIβ προσαρμόζονται ανά διετία προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι αλλαγές του πανευρωπαϊκού εναρμονισμένου δείκτη των τιμών καταναλωτή, εξαιρουμένης της ενέργειας και των μη μεταποιημένων προϊόντων,

όπως δημοσιεύεται από την Επιτροπή (Eurostat). Η πρώτη προσαρμογή πραγματοποιείται έως την 31η Μαρτίου [έτος που έπεται των δύο ετών μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας].

Τα ποσά προσαρμόζονται αυτομάτως, αυξάνοντας το βασικό ποσό σε ευρώ ή σε λεπτά κατά το ποσοστό μεταβολής του εν λόγω δείκτη. Τα ποσά που προκύπτουν στρογγυλοποιούνται στο πλησιέστερο ευρώ όσον αφορά το παράρτημα II και στρογγυλοποιούνται στο πλησιέστερο δέκατο του λεπτού όσον αφορά το παράρτημα IIIβ.

2. Η Επιτροπή δημοσιεύει στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα προσαρμοσμένα ποσά που αναφέρονται στην παράγραφο 1 έως την 31η Μαρτίου του έτους που έπεται του τέλους των δύο ημερολογιακών ετών που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Τα εν λόγω προσαρμοσμένα ποσά αρχίζουν να ισχύουν την πρώτη ημέρα του μήνα που ακολουθεί τη δημοσίευση.»

(18) Το άρθρο 11 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 11

1. Κάθε χρόνο, τα κράτη μέλη δημοσιεύουν σε συγκεντρωτική μορφή έκθεση σχετικά με τα διόδια και τα τέλη χρήσης που επιβάλλονται στην επικράτειά τους, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με τη χρήση των εσόδων και την ποιότητα των οδών στις οποίες επιβάλλονται διόδια ή τέλη χρήσης, όπως ορίζεται στις παραγράφους 2 και 3.

2. Η έκθεση που δημοσιεύεται σύμφωνα με την παράγραφο 1 περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με:

- α) το τέλος εξωτερικού κόστους που εισπράττεται για κάθε συνδυασμό κατηγορίας οχημάτων, τύπου οδικού δικτύου και χρονικής περιόδου·
- β) τη διακύμανση των τελών υποδομής ανάλογα με το είδος του οχήματος·
- γ) το σταθμισμένο μέσο τέλος υποδομής και τα συνολικά έσοδα από τα τέλη υποδομής και προσδιορισμό τυχόν πιθανών παρεκκλίσεων σε σχέση με το πραγματικό κόστος υποδομής που πηγάζει από τη διαφοροποίηση του τέλους υποδομής·
- δ) το σύνολο των εσόδων από τέλη εξωτερικού κόστους·
- ε) το σύνολο των εσόδων από τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης·
- στ) το σύνολο των εσόδων από διόδια και/ή τέλη χρήσης·
- ζ) πληροφορίες σχετικά με τη χρήση των εσόδων που δημιουργήθηκαν από την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και τον τρόπο με τον οποίο η εν λόγω χρήση έδωσε στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να επιτύχουν τους στόχους που αναφέρονται στο άρθρο 9 παράγραφοι 2 και 3·
- η) αξιολόγηση, βάσει αντικειμενικών κριτηρίων, της κατάστασης συντήρησης της οδικής υποδομής στην επικράτεια του κράτους μέλους και της εξέλιξής της από την τελευταία έκθεση·
- θ) αξιολόγηση του επιπέδου κυκλοφοριακής συμφόρησης στο δίκτυο με διόδια κατά τις ώρες κυκλοφοριακής αιχμής, βάσει παρατηρήσεων σχετικά με την πραγματική κίνηση σε αντιπροσωπευτικό αριθμό τμημάτων του σχετικού δικτύου

όπου παρατηρείται κυκλοφοριακή συμφόρηση και της εξέλιξής του από την τελευταία έκθεση·

3. Για την αξιολόγηση της ποιότητας των τμημάτων του οδικού δικτύου όπου επιβάλλονται διόδια ή τέλη χρήσης, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν κύριους δείκτες επιδόσεων. Κατ' ελάχιστον, οι δείκτες αφορούν:

- α) την ποιότητα της επιφάνειας του οδοστρώματος·
- β) την οδική ασφάλεια·
- γ) το επίπεδο κυκλοφοριακής συμφόρησης.

4. Μέσα σε τρία έτη από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος της αναθεωρημένης οδηγίας], η Επιτροπή θεσπίζει εκτελεστική πράξη σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 9γ παράγραφος 2, για τον καθορισμό εναρμονισμένου συνόλου δεικτών.

5. Μέσα σε έξι έτη από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος της αναθεωρημένης οδηγίας], η Επιτροπή δημοσιεύει έκθεση βασιζόμενη στην εφαρμογή των δεικτών που αναφέρονται στην παράγραφο 4 από τα κράτη μέλη.»·

(18) Τα παραρτήματα τροποποιούνται ως εξής:

α) Τα παραρτήματα 0, IIIα, IIIβ και IV τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

β) Τα παραρτήματα V, VI και VII προστίθενται σύμφωνα με το παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία το αργότερο την/στις . Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Τα κράτη μέλη ορίζουν τον τρόπο με τον οποίο γίνεται η αναφορά αυτή.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος*