

Βρυξέλλες, 5 Νοεμβρίου 2018
(OR. en)

13535/18

Διοργανικός φάκελος:
2017/0114(COD)

CODEC 1784
TRANS 477
FISC 428
ENV 689
PE 145

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου
Αποδέκτης:	Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων / Συμβούλιο
Θέμα:	Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/EK περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής - Αποτελέσματα της πρώτης ανάγνωσης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (Στρασβούργο, 22 έως 25 Οκτωβρίου 2018)

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η εισηγήτρια, κα Christine REVAULT D'ALLONNES BONNEFOY (S&D, ΓΑ), υπέβαλε έκθεση για την πρόταση οδηγίας εξ ονόματος της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού. Η έκθεση περιελάμβανε 131 τροπολογίες (τροπολογίες 1-131) επί της πρότασης.

Επιπλέον, οι πολιτικές ομάδες κατέθεσαν τις ακόλουθες τροπολογίες: η ομάδα Greens/EFA κατέθεσε εννέα τροπολογίες (τροπολογίες 133-141), η ομάδα EFDD κατέθεσε μία τροπολογία (τροπολογία 132) και η ομάδα ENF κατέθεσε τριάντα τροπολογίες (τροπολογίες 142-171). Μία τροπολογία (τροπολογία 172) υποβλήθηκε από περισσότερους από 38 ευρωβουλευτές.

II. ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ

Κατά την ψηφοφορία της στις 25 Οκτωβρίου 2018, η Ολομέλεια ενέκρινε τις ακόλουθες τροπολογίες: 1-4, 5 (πρώτο μέρος), 6-8, 10-18, 20-25, 27-44, 46 (πρώτο μέρος), 47-59, 61-70, 72, 75-131 και 164.

Η τροποποιημένη πλέον πρόταση της Επιτροπής αποτελεί τη θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε πρώτη ανάγνωση, η οποία περιέχεται στο νομοθετικό ψήφισμά του, ως έχει στο παράρτημα του παρόντος σημειώματος¹.

¹ Στο κείμενο της θέσης του Κοινοβουλίου που περιλαμβάνεται στο νομοθετικό ψήφισμα επισημαίνονται οι αλλαγές που επιφέρουν οι τροπολογίες στην πρόταση της Επιτροπής. Οι προσθήκες στο κείμενο της Επιτροπής επισημαίνονται με *έντονα και πλάγια στοιχεία*. Οι διαγραφές επισημαίνονται με το σύμβολο «■».

Επιβολή τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής *I**

Νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 25ης Οκτωβρίου 2018 σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD)) (Συνήθης νομοθετική διαδικασία: πρώτη ανάγνωση)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής προς το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (COM(2017)0275),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 2 και το άρθρο 91 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με τα οποία του υποβλήθηκε η πρόταση από την Επιτροπή (C8-0171/2017),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
 - έχοντας υπόψη την αιτιολογημένη γνώμη που υποβλήθηκε από το Αυστριακό Ομοσπονδιακό Συμβούλιο στο πλαίσιο του πρωτοκόλλου αριθ. 2 σχετικά με την εφαρμογή των αρχών της επικουρικότητας και της αναλογικότητας, με την οποία υποστηρίζεται ότι το σχέδιο νομοθετικής πράξης δεν συνάδει προς την αρχή της επικουρικότητας,
 - έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής της 18ης Οκτωβρίου 2017²,
 - έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών της 1ης Φεβρουαρίου 2018³,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 59 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού καθώς και τη γνωμοδότηση της Επιτροπής Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων (A8-0202/2018),
1. εγκρίνει τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση όπως παρατίθεται κατωτέρω·
 2. ζητεί από την Επιτροπή να υποβάλει εκ νέου την πρόταση στο Κοινοβούλιο, αν την αντικαταστήσει με νέο κείμενο, αν της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις ή αν προτίθεται να της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις·

² EE C 81 της 2.3.2018, σ. 188.

³ EE C 176 της 23.5.2018, σ. 66.

3. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή και στα εθνικά κοινοβούλια.

Τροπολογία 1

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1α) Στην εν λόγω Λευκή Βίβλο, η Επιτροπή όρισε ως προθεσμία το 2020 για την «προώθηση της πλήρους και υποχρεωτικής εσωτερίκευσης του εξωτερικού κόστους (συμπεριλαμβανομένου του θορύβου, της τοπικής ρύπανσης και της συμφόρησης επιπλέον της ανάκτησης του κόστους φθοράς) για τις οδικές και τις σιδηροδρομικές μεταφορές».

Τροπολογία 2

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 1 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1β) Η κυκλοφορία των οχημάτων για τη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών αποτελεί παράγοντα που συμβάλλει στην έκλυση ρύπων στην ατμόσφαιρα. Οι ρύποι αυτοί έχουν σοβαρότατες επιπτώσεις στην υγεία του ανθρώπου και ενθύνονται για την επιδείνωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα στην Ένωση, όπως τα αιωρούμενα σωματίδια PM_{2,5}, το διοξείδιο του αζώτου (NO₂) και το όζον (O₃). Το 2014, οι εν λόγω ρύποι προκάλεσαν αντίστοιχα στην επικράτεια της Ένωσης 399 000, 75 000 και 13 600 πρόωρους θανάτους λόγω μακροχρόνιας έκθεσης, σύμφωνα με στοιχεία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού

Τροπολογία 3

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 1 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1γ) Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας, ο θόρυβος μόνον από την οδική κυκλοφορία αποτελεί τον δεύτερο επιβλαβέστερο παράγοντα περιβαλλοντικής επιβάρυνσης στην Ευρώπη, αμέσως μετά την ατμοσφαιρική ρύπανση. Τουλάχιστον 9 000 πρόωροι θάνατοι ετησίως μπορούν να αποδοθούν σε καρδιοπάθειες λόγω κυκλοφοριακού θορύβου.

Τροπολογία 4

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 1 δ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1δ) Υπενθυμίζει ότι, σύμφωνα με την έκθεση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος του 2017 σχετικά με την ποιότητα του αέρα, το 2015 οι οδικές μεταφορές ήταν ο τομέας με τις μεγαλύτερες εκπομπές NOx και ο δεύτερος κατά σειρά όσον αφορά τη ρύπανση από αιθάλη.

Τροπολογία 5

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 3

(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 κυκλοφοριακή συμφόρηση. 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 ου 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.**

(3) Όλα τα οχήματα έχουν σημαντικό αντίκτυπο στις οδικές υποδομές και συμβάλλουν στην ατμοσφαιρική ρύπανση **και** τα ελαφρά οχήματα αποτελούν την πηγή των περισσότερων αρνητικών περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων από τις οδικές μεταφορές που αφορούν τις εκπομπές και την κυκλοφοριακή συμφόρηση. 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 ου 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 καθώς και στα επιβατηγά αυτοκίνητα. **Το επίπεδο των τελών για τα ιδιωτικά οχήματα μπορεί να προσαρμοστεί ώστε να αποφευχθεί η υπερβολική επιβάρυνση των συχνών χρηστών. Για λόγους ίσης μεταχείρισης θα πρέπει επίσης τα τέλη να εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις ανάλογα με την κατηγορία του οχήματος καθώς και με διαφοροποιημένο τρόπο, ανάλογα με την επίπτωση των οχημάτων όσον αφορά τις υποδομές, τον αντίκτυπό τους στο περιβάλλον και την κοινωνία και σύμφωνα με την ιδιαίτερη κοινωνικοοικονομική κατάσταση ορισμένων χρηστών που δεν έχουν άλλη επιλογή πέραν της οδικής μετακίνησης για να μεταβούν στον τόπο εργασίας τους.**

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(3α) *Η ολοκλήρωση μιας εσωτερικής αγοράς οδικών μεταφορών με θεμιτούς όρους ανταγωνισμού απαιτεί την ομοιόμορφη εφαρμογή των κανόνων. Ένας από τους κύριους στόχους της παρούσας οδηγίας είναι η εξάλειψη των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ των χρηστών. Θα πρέπει, ως εκ τούτου, να συμπεριληφθούν στο πεδίο εφαρμογής των τελών που επιβάλλονται στα βαρέα οχήματα, τα ημιφορτηγά που εκτελούν οδικές εμπορευματικές μεταφορές.*

Τροπολογία 7

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 3 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(3β) *Προκειμένου να εξασφαλιστεί η αναλογικότητα του μέτρου, είναι σημαντικό να υπάρξει επικέντρωση μόνο στα ημιφορτηγά που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο δραστηριότητας του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων που ρυθμίζεται από τους κανονισμούς του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΚ) αριθ. 1071/2009^{1 α} και (ΕΚ) αριθ. 1072/2009^{1 β}, καθώς και με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου^{1 γ}.*

^{1α}Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009,

σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/EK του Συμβουλίου (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 51).

^{1β} Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 72).

^{1γ} Κανονισμός (ΕΚ) 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).

Τροπολογία 8

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(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

Τροπολογία

(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

συμφόρησης. Θα πρέπει επομένως να αντικατασταθούν σταδιακά από τέλη με βάση την απόσταση που είναι πιο δίκαια, αποδοτικά και αποτελεσματικά.

συμφόρησης. *Για τα βαρέα οχήματα* θα πρέπει επομένως να αντικατασταθούν σταδιακά από τέλη με βάση την απόσταση που είναι πιο αποδοτικά και αποτελεσματικά.

Τροπολογία 10

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4α) Προκειμένου να μην μετατραπεί αυτή η σταδιακή αντικατάσταση των τελών βάσει χρόνου με τα τέλη βάσει απόστασης σε ένα ακόμη εμπόδιο για την πρόσβαση των μεταφορών από απομακρυσμένες χώρες και περιοχές στις βασικές ευρωπαϊκές αγορές, πρέπει να θεσπιστεί το συντομότερο δυνατόν ένα σύστημα αντισταθμίσεων για την εξισορρόπηση του πρόσθετου κόστους ούτως ώστε να μην προκληθεί αυξημένη απώλεια της ανταγωνιστικότητας.

Τροπολογία 11

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 4 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4β) Προκειμένου να αποφευχθεί το ενδεχόμενο εκτροπής της κυκλοφορίας με πιθανώς σοβαρές επιπτώσεις για την οδική ασφάλεια και τη βέλτιστη χρήση του δικτύου μεταφορών, τα κράτη μέλη πρέπει να είναι σε θέση να επιβάλλουν διόδια σε όλες τις οδούς που υπόκεινται σε άμεσο ανταγωνισμό με τα διευρωπαϊκά δίκτυα.

Τροπολογία 12

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 4 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4γ) Τα τέλη που βασίζονται στη διάρκεια χρήσης ενθαρρύνουν τους οδηγούς να ταξιδεύουν περισσότερο κατά τη διάρκεια ισχύος της άδειας κυκλοφορίας, με αποτέλεσμα να εφαρμόζουν εσφαλμένα την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» και ο «χρήστης πληρώνει».

Τροπολογία 13

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 4 δ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4δ) Προκειμένου να διασφαλιστεί η ορθή εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, τα συμβατικά πλαίσια που διέπουν τις συμβάσεις παραχώρησης για την είσπραξη των διοδίων θα πρέπει να αποσκοπούν στο να διευκολύνουν, σύμφωνα με την οδηγία 2014/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, την προσαρμοστικότητα των εν λόγω συμβάσεων με την εξέλιξη του κανονιστικού πλαισίου της Ένωσης.

Τροπολογία 14

Πρόταση οδηγίας

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4ε) Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να διερευνηθεί η δυνατότητα αντιστάθμισης του πρόσθετου κόστους βάσει περιφερειακού χαρακτήρα μέσω διευκολύνσεων ως προς την πρόσβαση σε αποδοτικότερους από άποψη ενεργειακής κατανάλωσης στόλους και την κατά προτεραιότητα δημιουργία αποκλειστικών υποδομών ή τεχνολογικών υποδομών όπως οι ηλεκτρονικοί αυτοκινητόδρομοι (e-highways). Οι εν λόγω αντισταθμιστικές διευκολύνσεις μπορούν να αποτελέσουν μέρος του μελλοντικού ΠΔΠ για την περίοδο μετά το 2020.

Τροπολογία 15

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(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 Συμβουλίου.

(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, να αποτυπώνουν την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» **και να εμπεριέχουν τον περιορισμό του σκοπού των εσόδων από τη χρηματοδότηση της χρήσης. Εν προκειμένω τα κράτη μέλη είναι ελεύθερα να επιβάλλουν διόδια και σε οδούς που δεν ανήκουν στο βασικό οδικό δίκτυο.** 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 Συμβουλίου.

Τροπολογία 16

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5α) Θα πρέπει να ενθαρρυνθούν τα κράτη μέλη να λάβουν υπόψη τους κοινωνικοοικονομικούς παράγοντες στην εφαρμογή των συστημάτων επιβολής οδικών τελών για τα επιβατηγά αυτοκίνητα.

Τροπολογία 17

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 5 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5β) Μια ολοκληρωμένη επιβολή οδικών τελών μέσω ηλεκτρονικών μέσων συνοδεύεται από μαζική συλλογή και αποθήκευση δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, τα οποία επιτρέπουν επίσης την κατάρτιση ολοκληρωμένων προφίλ μετακινήσεων. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή θα πρέπει, κατά την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, να εφιστούν διαρκώς προσοχή στις αρχές του περιορισμού του σκοπού και της οικονομίας των δεδομένων. Οι τεχνικές λύσεις όσον αφορά τη συλλογή των δεδομένων σε συνδυασμό με τα τέλη χρήσης θα πρέπει συνεπώς να περιέχουν ανώνυμες, κρυπτογραφημένες ή

Τροπολογία 18

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 5 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5γ) Η φορολόγηση οχημάτων ενδέχεται να λειτουργήσει ως εμπόδιο στην καθιέρωση διοδίων. Προκειμένου να υποστηριχθεί η καθιέρωση διοδίων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διαθέτουν μεγαλύτερη ευελιξία για την ταχεία μείωση των φόρων επί των οχημάτων, πράγμα που συνεπάγεται την το ταχύτερο δυνατό μείωση των ελαχίστων ορίων που καθορίζονται στην οδηγία 1999/62/ΕΚ.

Τροπολογία 20

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 5 δ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5δ) Είναι ιδιαίτερης σημασίας για τα κράτη μέλη η θέσπιση ενός συστήματος δίκαιων τελών που να μην τιμωρούν τους χρήστες ιδιωτικών οχημάτων οι οποίοι, λόγω του τόπου κατοικίας τους σε αγροτικές, περικλειστές ή απομονωμένες περιοχές, αναγκάζονται να χρησιμοποιούν οδικούς άξονες που υπόκεινται σε πιο τακτικά τέλη. Στο πλαίσιο της πολιτικής εδαφικής ανάπτυξης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εφαρμόζουν εκπτώσεις των τελών στους χρήστες αυτών των περιοχών.

Τροπολογία 21

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(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.

Τροπολογία

(6) Σε σχέση με τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι ***αν τα κράτη μέλη θεσπίσουν*** 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, ***υπό τον όρο ότι διασφαλίζεται η ισότιμη μεταχείριση.***

Τροπολογία 22

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(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

Τροπολογία

(7) Σύμφωνα με την οδηγία 1999/62/EK, ***θα πρέπει*** να επιβληθεί τέλος εξωτερικού κόστους, ***σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει»***, 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

προτύπων ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα της EE17 και τυχόν εφαρμοστέων ορίων ή στόχων σχετικά με τον θόρυβο. Θα πρέπει επομένως να διευκολυνθεί η επιβολή τέτοιου είδους τελών.

οχήματα για την εκπλήρωση των προτύπων ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα της EE17 και τυχόν εφαρμοστέων ορίων ή στόχων σχετικά με τον θόρυβο. Θα πρέπει επομένως να διευκολυνθεί η επιβολή τέτοιου είδους τελών.

Τροπολογία 23

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(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.

Τροπολογία

(8) Για τον σκοπό αυτό **θα πρέπει να εισαχθεί η δυνατότητα επιβολής τέλους για το εξωτερικό κόστος σε δίκτυα που δεν καλύπτονται από τέλη υποδομής και**, το μέγιστο σταθμισμένο μέσο τέλος εξωτερικού κόστους θα πρέπει να αντικατασταθεί από άμεσα διαθέσιμες **ελάχιστες** 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.

Τροπολογία 24

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 8 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(8α) Προκειμένου να συμβάλουν στην επίτευξη του στόχου της Λευκής Βίβλου των μεταφορών για μετάβαση προς την πλήρη εφαρμογή της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει», θα πρέπει να διασφαλιστεί

στα δίκτυα που καλύπτονται από τα τέλη υποδομής η επιβολή τέλους εξωτερικού κόστους για τα βαρέα οχήματα καθώς και για τα ημιφορτηγά που εκτελούν οδικές εμπορευματικές μεταφορές.

Τροπολογία 25

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 8 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(8β) Προκειμένου να εξασφαλιστεί η κατάλληλη επαναχρησιμοποίηση των εσόδων που προέρχονται από το εξωτερικό κόστος, θα ήταν σκόπιμο τα έσοδα αυτά να επανεπενδύονται στον τομέα των υποδομών μεταφορών προκειμένου να προωθηθούν περισσότερο βιώσιμα μέσα μεταφορών με μικρότερο αντίκτυπο στο περιβάλλον.

Τροπολογία 27

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(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

(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 **λιγότερο αποτελεσματική** 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

συστηματικά, ως στοχευμένο μέσον για την ανάκτηση εξωτερικού κόστους σε περιπτώσεις όπου αυτό έχει τη μεγαλύτερη σημασία.

επιβάλλονται πιο συστηματικά, ως στοχευμένο μέσον για την ανάκτηση εξωτερικού κόστους σε περιπτώσεις όπου αυτό έχει τη μεγαλύτερη σημασία.

Τροπολογία 28

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(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.

Τροπολογία

(12) Προκειμένου να προωθηθεί η χρήση **καθαρότερων και αποδοτικότερων** οχημάτων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιβάλλουν σημαντικά μειωμένα διόδια και τέλη χρήσης στα εν λόγω οχήματα. **Είναι σκόπιμο, προκειμένου να διευκολυνθεί και να επιταχυνθεί η εφαρμογή των εν λόγω διατάξεων, να εφαρμοστούν οι εν λόγω μειώσεις ανεξάρτητα από την έναρξη ισχύος του κανονισμού (ΕΕ) .../... της Επιτροπής για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 όσον αφορά την πιστοποίηση των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου των βαρέων οχημάτων. Τα οχήματα μηδενικών εκπομπών δεν θα πρέπει να υπόκεινται σε κανένα τέλος εξωτερικού κόστους που να σχετίζεται με την ατμοσφαιρική ρύπανση.**

Τροπολογία 29

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 12 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(12α) Η διέλευση μέσω των Άλπεων συνεπάγεται για τις εμπλεκόμενες

περιφέρειες ιδιαίτερη επιβάρυνση σε σχέση με την ηχορύπανση, την ατμοσφαιρική ρύπανση και τη φθορά των υποδομών, η οποία ενισχύεται ακόμα περισσότερο από τον ανταγωνισμό όσον αφορά το κόστος με τους γύρω διαδρόμους. Οι εμπλεκόμενες περιφέρειες και τα εμπλεκόμενα κράτη μέλη πρέπει, συνεπώς, να διαθέτουν μεγάλη ευελιξία κατά την ανάκτηση του εξωτερικού κόστους και κατά τη χρήση μέτρων φορολόγησης της κυκλοφορίας, μεταξύ άλλων και σε σχέση με την αποφυγή ανεπιθύμητων επιδράσεων εκτροπής της κυκλοφορίας μεταξύ των διαδρόμων.

Τροπολογία 30

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(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.

Τροπολογία

(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, αναλογικό **και να μην εισάγει διακρίσεις**, το τέλος θα πρέπει να υπολογίζεται βάσει του οριακού κόστους συμφόρησης και να διαφοροποιείται σύμφωνα με την τοποθεσία, τον χρόνο και την κατηγορία οχήματος. **Παράλληλα, θα πρέπει να βρεθούν τρόποι εξισορρόπησης και αντιστάθμισης οι οποίοι δεν εισάγουν διακρίσεις σε βάρος των εργαζομένων που ζουν στα περίχωρα και που, ενδεχομένως, ήδη επιβαρύνονται τόσο**

από τα τέλη χρήσης όσο και από τα διόδια. 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.

Τροπολογία 31

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 13 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(13α) Για να καταστεί δυνατή η διατήρηση της αυτοκινητιστικής κληρονομιάς της Ένωσης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να δημιουργήσουν μια ειδική κατηγορία για τα ιστορικά οχήματα, ώστε να μπορεί να διαφοροποιηθεί το ύψος των διαφόρων τελών που εισπράττονται με βάση την παρούσα οδηγία.

Τροπολογία 32

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 15 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(15α) Λαμβάνοντας υπόψη το μεγάλο ύψος των εξωτερικών δαπανών για ατυχήματα που ανέρχεται σε δεκάδες δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως, θα πρέπει, σε συνδυασμό με τις διατάξεις της οδηγίας 2008/96/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου^{1α} σχετικά με τον υπολογισμό του μέσου κοινωνικού κόστους ενός θανατηφόρου ατυχήματος και ενός σοβαρού

ατυχήματος, να δοθεί η δυνατότητα στα κράτη μέλη να εσωτερικεύσουν καλύτερα το κόστος που δεν καλύπτεται από τις ασφαλιστικές εταιρείες. Μέρος του εν λόγω κόστους επιβαρύνει την κοινωνική ασφάλεια και/ή την κοινωνία στο σύνολό της, όπως το διοικητικό κόστος των δημοσίων υπηρεσιών που κινητοποιούνται, ορισμένες δαπάνες των ιατρικών υπηρεσιών που κινητοποιούνται και η απώλεια ανθρώπινου κεφαλαίου και οι δαπάνες που συνδέονται με τις σωματικές και ψυχολογικές βλάβες.

1^α Οδηγία 2008/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών (ΕΕ L 319 της 29.11.2008, σ. 59).

Τροπολογία 33

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 16

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(16) Οι προσαυξήσεις 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 προσαυξήσεων σε τέτοιες περιοχές θα πρέπει επομένως να αρθεί.** Προκειμένου να αποφευχθεί η διπλή επιβολή τελών στους χρήστες, οι προσαυξήσεις θα πρέπει να **εξαιρούνται** στα τμήματα του οδικού δικτύου στα οποία επιβάλλεται τέλος κυκλοφοριακής συμμόρφωσης.

Τροπολογία

(16) Οι προσαυξήσεις 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. **Συνεπώς, θα πρέπει να διευκολυνθεί η εφαρμογή των προσαυξήσεων της άρσης των σημερινών περιορισμών που περιορίζουν τις αυξήσεις στις περιοχές αυτές και η διάθεσή τους για έργα του κεντρικού δικτύου του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.** Προκειμένου να αποφευχθεί η διπλή επιβολή τελών στους χρήστες, οι προσαυξήσεις θα πρέπει να

περιορίζονται αυστηρά στα τμήματα του οδικού δικτύου στα οποία επιβάλλεται τέλος κυκλοφοριακής συμμόρφωσης. Θα πρέπει επίσης να προσαρμοστεί το μέγιστο επίπεδο που εφαρμόζεται σε διαφορετικές καταστάσεις.

Τροπολογία 34

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 17 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(17α) Όσον αφορά τα ελαφρά οχήματα, είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι η παρούσα οδηγία δεν παρεμποδίζει τη μετακίνηση των πολιτών. Θα πρέπει να επιτραπεί στα κράτη μέλη να θεσπίζουν εκπτώσεις και μειώσεις όταν οι χρήστες του οδικού δικτύου επηρεάζονται δυσανάλογα από τέλη που οφείλονται σε γεωγραφικούς ή κοινωνικούς λόγους.

Τροπολογία 35

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 18

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(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.

(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 **και διαλειτουργικά** καθεστώτα επιβολής οδικών τελών.

Τροπολογία 36

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(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.

Τροπολογία

(19) Τα οδικά τέλη **κινητοποιούν** πόρους που συμβάλλουν στη χρηματοδότηση, **τη διασταυρούμενη χρηματοδότηση εναλλακτικών έργων υποδομής μεταφορών και** τη συντήρηση και την ανάπτυξη υψηλής ποιότητας υποδομής μεταφορών. Είναι επομένως σκόπιμο τα κράτη μέλη να χρησιμοποιούν τα έσοδά τους από τα οδικά τέλη αναλόγως και να απαιτείται η εκ μέρους τους επαρκής υποβολή εκθέσεων σχετικά με τη χρήση των εν λόγω εσόδων. **Τα έσοδα που προέρχονται από το εξωτερικό κόστος, θα ήταν σκόπιμο να επανεπενδύονται στον τομέα των υποδομών μεταφορών** Αυτό αναμένεται να βοηθήσει στον εντοπισμό πιθανών χρηματοδοτικών κενών και την αύξηση της δημόσιας αποδοχής των οδικών τελών.

Τροπολογία 37

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 21

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(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

Τροπολογία

(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.

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 **ελάχιστων** τιμών 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 της 13ης Απριλίου 2016 **για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου**. 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.

Τροπολογία 38

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 21 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(21α) Η Επιτροπή θεσπίζει το αργότερο δύο έτη μετά την έναρξη ισχύος του

παρόντος κανονισμού ένα γενικά ισχύον, διαφανές και εύλογο πλαίσιο για την εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους για το περιβάλλον, την υγεία και του κόστους εξαιτίας της κυκλοφοριακής συμφόρησης, βάσει του οποίου θα πραγματοποιούνται οι μελλοντικοί υπολογισμοί των τελών υποδομής. Εν προκειμένω, η Επιτροπή πρέπει να μπορεί να προτείνει πρότυπο, το οποίο θα συνοδεύεται από ανάλυση των επιπτώσεων στην εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους για όλα τα μέσα μεταφοράς. Σε σχέση με την αναλογικότητα, όλα τα μεταφορικά μέσα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την ανάκτηση του εξωτερικού κόστους.

Τροπολογία 39

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 21 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(21β) Για λόγους διαφάνειας, θα ήταν σκόπιμο τα κράτη μέλη να δημοσιοποιούν στους χρήστες του οδικού δικτύου τα αποτελέσματα που προκύπτουν από την επανεπένδυση των τελών υποδομής, των τελών εξωτερικού κόστους καθώς και των τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να δημοσιοποιούν τα πλεονεκτήματα που προκύπτουν όσον αφορά την αυξημένη οδική ασφάλεια, τον μικρότερο αντίκτυπο στο περιβάλλον και τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Τροπολογία 40

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1

Οδηγία 1999/62/EK

Τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα οχήματα **βάσει της διανυθείσας απόστασης** που χρησιμοποιούν έργα οδικής υποδομής·

Τροπολογία 41

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

α) νέων υποδομών ή νέων βελτιώσεων υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των σημαντικών δομικών επισκευών·

α) νέων υποδομών ή νέων βελτιώσεων υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των σημαντικών δομικών επισκευών **ή εναλλακτική υποδομή μεταφορών για τη στροφή σε άλλους τρόπους μεταφοράς·**

Τροπολογία 42

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(6) καθορισμένο ποσό βάσει της

(6) **«διόδια»:** καθορισμένο ποσό βάσει

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·

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 **ένα από τα ακόλουθα**: τέλος υποδομής, ή τέλος εξωτερικού κόστους.

Τροπολογία 43

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(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·

Τροπολογία

(11) «κόστος ατμοσφαιρικής ρύπανσης λόγω κυκλοφορίας»: το κόστος της ζημίας που προκαλούν **στην ανθρώπινη υγεία και στο περιβάλλον** οι εκπομπές σωματιδίων και προδρόμων του όζοντος, όπως οξειδίου του αζώτου και πτητικών οργανικών ουσιών, κατά τη λειτουργία του οχήματος·

Τροπολογία 44

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(12) «κόστος ηχορύπανσης λόγω κυκλοφορίας»: το κόστος της ζημίας που προκαλεί ο θόρυβος που εκπέμπει το όχημα ή που δημιουργείται από την

Τροπολογία

(12) «κόστος ηχορύπανσης λόγω κυκλοφορίας»: το κόστος της ζημίας **στην ανθρώπινη υγεία και στο περιβάλλον** που προκαλεί ο θόρυβος που εκπέμπει το

αλληλεπίδραση του οχήματος και του οδοστρώματος·

όχημα ή που δημιουργείται από την αλληλεπίδραση του οχήματος και του οδοστρώματος·

Τροπολογία 46

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 18 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(18α) «ελαφρύ όχημα»: ελαφρύ επαγγελματικό όχημα ή επιβατηγό αυτοκίνητο·

Τροπολογία 47

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(19) «ελαφρύ όχημα»: επιβατηγό αυτοκίνητο, μικρό λεωφορείο ή μικρό φορτηγό αυτοκίνητο·

(19) «ελαφρύ επαγγελματικό όχημα»: μικρό λεωφορείο, ημιφορτηγό, ή μικρό φορτηγό αυτοκίνητο προοριζόμενο για μεταφορά εμπορευμάτων·

Τροπολογία 48

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 20 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(20α) «όχημα ιστορικού ενδιαφέροντος»:
όχημα ιστορικού ενδιαφέροντος κατά την
έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 7 της
οδηγίας 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού
Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου^{1α}.

^{1α}Οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού
Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της
3ης Απριλίου 2014, για τον περιοδικό
τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων
οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους
και για την κατάργηση της οδηγίας
2009/40/ΕΚ (ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ.
51).

Τροπολογία 49

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 22

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(22) «μικρό φορτηγό αυτοκίνητο»: όχημα
προοριζόμενο για τη μεταφορά
εμπορευμάτων, με μέγιστη επιτρεπόμενη
μάζα που δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους·

(22) «μικρό φορτηγό αυτοκίνητο»: όχημα
εκτός από επιβατηγό αυτοκίνητο, με
μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα που δεν
υπερβαίνει τους 3,5 τόνους·

Τροπολογία 50

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 22 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(22α) «όχημα προοριζόμενο για τη μεταφορά εμπορευμάτων»: όχημα με μέγιστη επιτρεπόμενη μεικτή μάζα μεταξύ 2,4 τόνων και 3,5 τόνων, το οποίο χρησιμοποιείται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*.

*** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 51).**

Τροπολογία 51

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 22 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

*(22β) «λειτουργία μηδενικών εκπομπών»:
όχημα που λειτουργεί χωρίς εκπομπές
καυσαερίων εξάτμισης καθ' όλη τη
διάρκεια καλυπτόμενου οδικού δικτύου,
με επαληθεύσιμο τρόπο·*

Τροπολογία 52

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 23 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

*(23α) «μοτοσυκλέτα»: όχημα με δύο
τροχούς με ή χωρίς κάνιστρο, και κάθε
τρίκυκλο ή τετράκυκλο των κατηγοριών
L3e, L4e, L5e, L6e και L7e, που ορίζονται
στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 168/2013·*

Τροπολογία 53

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 27

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(27) «σύμβαση παραχώρησης»: **«δημόσια σύμβαση έργων»** όπως ορίζεται στο **άρθρο 1** της οδηγίας **2014/24/EK** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου**.

(27) «σύμβαση παραχώρησης»: **«παραχώρηση»** όπως ορίζεται στο **άρθρο 5 παράγραφος 1** της οδηγίας **2014/23/ΕΕ** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου**.

***** 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).***

***** Οδηγία 2014/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης (ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 1).***

Τροπολογία 54

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 29

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(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).

Τροπολογία

(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 **15 %** 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). **Στις συμβάσεις παραχώρησης, οι τροποποιήσεις που πληρούν τα κριτήρια του άρθρου 43 παράγραφοι 1 και 2 της οδηγίας 2014/23/ΕΕ δεν θεωρούνται ουσιαστικές.**

Τροπολογία 55

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 29 α (νέο)

(29α) «διασταυρούμενη χρηματοδότηση»:
η χρηματοδότηση αποδοτικών
εναλλακτικών έργων υποδομής
μεταφορών μέσω εσόδων που
συγκεντρώνονται από διόδια και τέλη
υποδομής από υφιστάμενες υποδομές
μεταφορών·

Τροπολογία 56

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 29 β (νέο)

(29β) «κράτη μέλη»: όλες οι αρχές των
κρατών μελών, είτε πρόκειται για αρχές
της κεντρικής εξουσίας, είτε αρχές ενός
ομόσπονδου κράτους είτε οποιαδήποτε
άλλη εδαφική αρχή, στις οποίες
εναπόκειται να εξασφαλίσουν την τήρηση
των κανόνων δικαίου της Ένωσης στο
πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους.

Τροπολογία 57

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 2 – παράγραφος 2 – στοιχείο β

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 μόλυνσεως του εδάφους.

β) το κόστος υποδομών ή βελτιώσεων υποδομής μπορεί να συμπεριλαμβάνει τυχόν ειδικές δαπάνες υποδομής **μεταξύ άλλων εκείνες που προκύπτουν από κανονιστικές υποχρεώσεις**, που αποσκοπούν στη μείωση των οχλήσεων, **την καθιέρωση καινοτόμων τεχνολογιών** 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 μόλυνσεως του εδάφους.

Τροπολογία 58

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 α (νέο)

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 6 – παράγραφος 2 – στοιχείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(2α) Στο άρθρο 6 παράγραφος 2, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:

«βα) οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος»

Τροπολογία 59

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 7 – παράγραφος 6

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**.

6. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 9, από την ... **[ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας]**, τα κράτη μέλη δεν θεσπίζουν τέλη χρήσης για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα **και τα μικρά φορτηγά αυτοκίνητα που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων**. Τα τέλη χρήσης που θεσπίστηκαν πριν από την εν λόγω ημερομηνία μπορούν να διατηρηθούν μέχρι την 31η Δεκεμβρίου **2022 και, από την 1η Ιανουαρίου 2023, θα αντικατασταθούν από τα τέλη υποδομής στο οδικό δίκτυο που καλύπτεται από την παρούσα οδηγία**.

Τροπολογία 61

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 7 – παράγραφος 9

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.

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 **και στα μικρά φορτηγά αυτοκίνητα που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων**.

Τροπολογία 62

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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.

Τροπολογία

10. **Μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2022**, τα διόδια και τα τέλη χρήσης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα **και μικρά φορτηγά αυτοκίνητα που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων** αφενός και για ελαφρά οχήματα αφετέρου **εκτός από μικρά φορτηγά αυτοκίνητα που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων** μπορούν να θεσπιστούν ή να διατηρηθούν ανεξάρτητα το ένα από το άλλο.

Τροπολογία 63

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 7α – παράγραφος 3 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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.

Τροπολογία

Στον βαθμό που τα τέλη χρήσης εφαρμόζονται σε σχέση με επιβατηγά αυτοκίνητα, η χρήση της υποδομής είναι διαθέσιμη για τις παρακάτω περιόδους τουλάχιστον: **μία ημέρα, μια εβδομάδα**, 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, **εβδομάδας** ίσο κατ' ανώτατο όριο με το 8 % του ετήσιου τέλους.

Τροπολογία 64

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 7 α – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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.

Τροπολογία

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

Τροπολογία 65

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 7α – παράγραφος 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4α. Η αναλογικότητα των τελών χρήσης μπορεί να λαμβάνει υπόψη το ειδικό χαρακτηριστικό των μεταφορών που ξεκινούν σε ένα κράτος μέλος στην περιφέρεια της Ένωσης.

Τροπολογία 66

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4 α (νέο)

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 7β – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4α) Στο άρθρο 7β προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«2α. Τα τμήματα αυτοκινητοδρόμων στα οποία εφαρμόζεται χρέωση υποδομής πρέπει να διαθέτουν την αναγκαία υποδομή για την εξασφάλιση της οδικής ασφάλειας για όλους τους χρήστες και να διαθέτουν ασφαλείς χώρους στάθμευσης σε όλες τις καιρικές συνθήκες σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) .../... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα ανώτατα όρια για τον ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης, κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης, και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, όσον αφορά τον εντοπισμό μέσω ταχογράφων (2017/0122(COD)).».

Τροπολογία 67

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 7 γ – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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.*

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.

Τα τέλη εξωτερικού κόστους μπορούν να εισάγονται ή να διατηρούνται σε τμήματα του οδικού δικτύου που δεν καλύπτονται από τα τέλη χρήσης των υποδομών.

Το τέλος εξωτερικού κόστους **για την ατμοσφαιρική ρύπανση ή την ηχορύπανση λόγω κυκλοφορίας**, διαφοροποιείται και καθορίζεται σύμφωνα με τις ελάχιστες απαιτήσεις και τις μεθόδους που προβλέπονται στο παράρτημα IIIα και **συμμορφώνεται τουλάχιστον προς τις ελάχιστες τιμές** του παραρτήματος IIIβ.

Τροπολογία 68

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 7 γ – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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**

Τροπολογία

5. Από την 1η Ιανουαρίου 2021, τα κράτη μέλη που επιβάλλουν τέλη εφαρμόζουν τέλος εξωτερικού κόστους **για το κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης ή της ηχορύπανσης λόγω κυκλοφορίας**, στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα **και στα μικρά φορτηγά αυτοκίνητα που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων σε όλα τα τμήματα** του οδικού δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 1 **τα οποία υπόκεινται σε τέλος υποδομής.**

αναφέρεται στο παράρτημα IIIα.

Τροπολογία 69

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 7 γ – παράγραφος 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5α. Από την 1η Ιανουαρίου 2026, το τέλος εξωτερικού κόστους που επιβάλλεται σε οποιοδήποτε τμήμα του οδικού δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 1, εφαρμόζεται χωρίς διακρίσεις σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων.

Τροπολογία 70

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 7 γ – παράγραφος 5 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5β. Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν παρεκκλίσεις που επιτρέπουν τη διαφοροποίηση των τελών εξωτερικού κόστους για τα οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος.

Τροπολογία 72

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 7 δα – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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.

Τροπολογία

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. ***Τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίσουν, ωστόσο, να απαλλάξουν τα λεωφορεία και τα πούλμαν προκειμένου να προωθήσουν τις συλλογικές μετακινήσεις, καθώς και την κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη και την εδαφική συνοχή.***

Τροπολογία 75

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 7 στ – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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·

Τροπολογία

α) τα έσοδα από την προσαύξηση επενδύονται στη χρηματοδότηση της κατασκευής της υποδομής μεταφορών **ή μεταφορικών υπηρεσιών**, η οποία συμβάλλει άμεσα στην ελάφρυνση συμφόρησης ή περιβαλλοντικής ζημιάς και ευρίσκεται στον ίδιο διάδρομο μεταφορών με το οδικό τμήμα στο οποίο επιβάλλεται η προσαύξηση·

Τροπολογία 76

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 7 στ – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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 διασυννοριακά τμήματα διαδρόμων κεντρικού δικτύου**, οπότε η προσαύξηση δεν υπερβαίνει το 25 %·

Τροπολογία

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 από τις ορεινές περιοχές, όπου τα έξοδα υποδομής καθώς και η κλιματική και περιβαλλοντική ζημία είναι υψηλότερα**, οπότε η προσαύξηση δεν μπορεί να υπερβαίνει το 50 %·

Τροπολογία 77

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 7 στ – παράγραφος 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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)·

Τροπολογία

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 **μεταφορικής υποδομής ή μεταφορικών υπηρεσιών** κατά το στοιχείο α)·

Τροπολογίες 78 και 164

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 7 στ – παράγραφος 1α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

διαγράφεται

Τροπολογία 79

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 7 στ – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

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.

τελών. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις θεσπίζονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 9γ παράγραφος 2. **Όταν εφαρμόζεται στα συστήματα διόδων που αναφέρονται στο άρθρο 7ε παράγραφος 3, η προσαύξηση δεν θεωρείται ουσιαστική τροποποίηση για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας**

Τροπολογία 80

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 7 στ – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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.

διαγράφεται

Τροπολογία 81

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) οι περίοδοι αιχμής κατά τις οποίες επιβάλλονται υψηλότερα τέλη υποδομής με σκοπό τη μείωση της συμφόρησης δεν υπερβαίνουν τις πέντε ώρες ημερησίως·

Τροπολογία

δ) οι περίοδοι αιχμής κατά τις οποίες επιβάλλονται υψηλότερα τέλη υποδομής με σκοπό τη μείωση της συμφόρησης δεν υπερβαίνουν τις πέντε ώρες ημερησίως **ή τον αριθμό ωρών κατά τις οποίες η αναλογία της συμφόρησης υπερβαίνει το 100 % της χωρητικότητας·**

Τροπολογία 82

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7

Κείμενο που προτείνει η 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.

Τροπολογία

3. Εφόσον, σε περίπτωση ελέγχου, ο οδηγός ή, κατά περίπτωση, ο φορέας μεταφοράς **δεν πληρώνει χρησιμοποιώντας ηλεκτρονικό σύστημα διοδίων ή δεν έχει έγκυρη συνδρομή ή το όχημά του δεν φέρει τον εγκεκριμένο από τον φορέα εκμετάλλευσης διοδίων εποχούμενο εξοπλισμό** που απαιτείται 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.

Τροπολογία 83

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 7 ζ– παράγραφος 4 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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.

Τροπολογία

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, **συνυπολογίζοντας τις τεχνολογίες μείωσης των εκπομπών.**

Τροπολογία 84

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 7 ζ – παράγραφος 4 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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**

Τροπολογία

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.

τις χαμηλότερες, αλλά όχι μηδενικές, εκπομπές CO₂. Τα οχήματα μηδενικών εκπομπών ωφελούνται από τέλη υποδομής μειωμένα κατά 75 % σε σύγκριση με το υψηλότερο ποσοστό.

Τροπολογία 85

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 7 ζ – παράγραφος 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4α. Από ... [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας], τα ελαφρά οχήματα μηδενικών εκπομπών επωφελούνται από μείωση των τελών υποδομής κατά 50 % σε σύγκριση με το υψηλότερο ποσοστό. Η λειτουργία μηδενικών εκπομπών επωφελείται από την ίδια μείωση, υπό τον όρο ότι η λειτουργία αυτή μπορεί να αποδειχθεί.

Τροπολογία 86

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 7 ζ – παράγραφος 4 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4β. Η Επιτροπή συντάσσει έκθεση αξιολόγησης που εκτιμά το μερίδιο αγοράς των οχημάτων μηδενικών εκπομπών και τη λειτουργία μηδενικών εκπομπών έως τις ... [πέντε έτη μετά την

έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας]. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 9ε, εφόσον κρίνεται σκόπιμο, για να υπολογίσει εκ νέου την έκπτωση που εφαρμόζεται σε οχήματα μηδενικών εκπομπών σε σύγκριση με το χαμηλότερο ποσοστό του τέλους υποδομής.

Τροπολογία 87

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 8

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 7 ζα – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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.

Τροπολογία

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.

Τροπολογία 88

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 8

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 7 ζα – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α. Τα κράτη μέλη μπορούν να λαμβάνουν υπόψη τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του εν λόγω οχήματος λόγω της

μετατροπής του για χρήση εναλλακτικών καυσίμων. Οι συσκευές συνδρομής ή κάθε άλλη συσκευή που έχει συμφωνηθεί από τον φορέα εκμετάλλευσης του συστήματος διοδίων θα πρέπει να επιτρέπουν στους χρήστες να επωφελούνται μιας διαφοροποίησης των διοδίων ώστε να ανταμείβονται οι βελτιωμένες περιβαλλοντικές επιδόσεις του οχήματος μετά τη μετατροπή.

Τροπολογία 89

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 8

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 7 ζα – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η 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 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.

Τροπολογία

3. Εφόσον, σε περίπτωση ελέγχου, ο οδηγός ή, κατά περίπτωση, ο φορέας μεταφοράς *δεν είναι κάτοχος συνδρομής ή οποιασδήποτε άλλης συσκευής έχει συμφωνηθεί από τον φορέα εκμετάλλευσης ή* 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. *Σε περίπτωση μεταγενέστερης προσκόμισης των συναφών εγγράφων που αποδεικνύουν τα επίπεδα εκπομπών του οχήματος θα επιστρέφεται τυχόν διαφορά μεταξύ των διοδίων ή των τελών που επιβλήθηκαν και των σωστών διοδίων ή χρεώσεων για το εν λόγω όχημα.*

Τροπολογία 90

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 8

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 7 ζα – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Τα κράτη μέλη δύνανται να θεσπίζουν έκτακτα μέτρα για την επιβολή τελών σε οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος.

Τροπολογία 91

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 8

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 7 ζα – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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.

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 **και να λαμβάνει υπόψη τον ρόλο των κατασκευαστικών στοιχείων που επιφέρουν βελτιώσεις τόσο στην οδική ασφάλεια όσο και στην ανεξάρτηση των μεταφορών από τον άνθρακα.**

Τροπολογία 92

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 9 – στοιχείο α α (νέο)

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 7 η – παράγραφος 1 – στοιχείο α – περίπτωση 3 (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

**αα) στο άρθρο 7η παράγραφος 1
στοιχείο α), προστίθεται η ακόλουθη
περίπτωση:**

*«– σαφείς πληροφορίες σχετικά με τη
διαλειτουργικότητα του εποχούμενου
εξοπλισμού που φέρουν τα οχήματα για
την πληρωμή των τελών χρήσης και των
διοδίων. Οι πληροφορίες θα αναφέρουν
τους λόγους για τους οποίους δεν μπορεί
να χρησιμοποιηθεί από τους χρήστες για
την εν λόγω ρύθμιση περί διοδίων άλλος
εποχούμενος εξοπλισμός που
χρησιμοποιείται σε άλλα κράτη μέλη.».*

Τροπολογία 93

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 9 – στοιχείο α β (νέο)

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 7 η – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

**αβ) παρεμβάλλεται η ακόλουθη
παράγραφος:**

*«1α. Το συμβατικό πλαίσιο που διέπει τις
σχέσεις μεταξύ του αναθέτοντος και του
παραχωρησιούχου διευκολύνει την
προσαρμοστικότητα των συμβάσεων*

παραχώρησης με την εξέλιξη του κανονιστικού πλαισίου της Ένωσης ή σε εθνικό επίπεδο σε σχέση με τις υποχρεώσεις που καθορίζονται στα άρθρα 7γ, 7δα, 7ζ και 7ζα της παρούσας οδηγίας.».

Τροπολογία 94

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10 – στοιχείο -α (νέο)

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 7 θ – παράγραφος 2 – εισαγωγικό μέρος

Ισχύον κείμενο

Τροπολογία

2. Τα κράτη μέλη επιτρέπεται να προβλέπουν εκπτώσεις ή μειώσεις του τέλους διάρθρωσης, υπό τον όρο ότι:

-α) Στην παράγραφο 2, το εισαγωγικό μέρος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα μικρά φορτηγά οχήματα που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων, τα κράτη μέλη επιτρέπεται να προβλέπουν εκπτώσεις ή μειώσεις του τέλους διάρθρωσης, υπό τον όρο ότι:»

Τροπολογία 95

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10 – στοιχείο α

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 7 θ – παράγραφος 2 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ) οι εν λόγω εκπτώσεις ή μειώσεις δεν υπερβαίνουν το **13** % του τέλους υποδομής το οποίο καταβάλλουν ισοδύναμα οχήματα

γ) οι εν λόγω εκπτώσεις ή μειώσεις δεν υπερβαίνουν το **20** % του τέλους υποδομής το οποίο περιλαμβάνει ισοδύναμα οχήματα

που δεν είναι επιλέξιμα για την έκπτωση ή τη μείωση.

που δεν είναι επιλέξιμα για την έκπτωση ή τη μείωση **και οχήματα που χρησιμοποιούνται για τοπικές και/ή συνήθεις μεταφορές.**

Τροπολογία 96

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10 – στοιχείο α α (νέο)

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 7 θ – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

αα) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«2α. Για τα ελαφρά οχήματα, ιδίως για τους συχνούς χρήστες στις περιοχές διάσπαρτων οικισμών και στα περίχωρα των πόλεων, τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν εκπτώσεις ή μειώσεις του τέλους χρήσης υποδομής υπό τον όρο ότι:

α) η προκύπτουσα διάρθρωση τελών είναι αναλογική, δημοσιοποιείται ανοικτά και προσφέρεται σε όλους τους χρήστες επί ίσοις όροις και δεν επιφέρει μετακύλιση του πρόσθετου κόστους σε άλλους χρήστες υπό τη μορφή υψηλότερων διοδίων·

β) οι εν λόγω εκπτώσεις και μειώσεις συμβάλλουν:

i) στην κοινωνική συνοχή, και/ή

ii) στη διασφάλιση της κινητικότητας των περιφερειακών και/ή απομακρυσμένων περιοχών·»

Τροπολογία 97

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10 – στοιχείο α β (νέο)

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 7 θ – παράγραφος 2 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

αβ) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«2β. Τα κράτη μέλη ή οι αρμόδιες αρχές δύνανται να θεσπίσουν με βάση κατ' αποκοπήν απαλλαγή βάσει χιλιομετρικής απόστασης για συγκεκριμένο τμήμα του οδικού δικτύου, λαμβάνοντας υπόψη τα πρότυπα κινητικότητας και το οικονομικό συμφέρον των περιφερειακών περιοχών, υπό την προϋπόθεση ότι η προκύπτουσα διάρθρωση τελών είναι αναλογική, δημοσιοποιείται και προσφέρεται σε όλους τους χρήστες επί ίσους όρους και δεν επιφέρει μετακύλιση του πρόσθετου κόστους σε άλλους χρήστες υπό τη μορφή υψηλότερων διοδίων.»

Τροπολογία 98

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10 – στοιχείο β

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 7 θ – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

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.**

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 δημοσιοποιείται και προσφέρεται σε όλους τους χρήστες επί ίσοις όροις.

Τροπολογία 99

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10 – στοιχείο β α (νέο)

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 7 θ – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

βα) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«3α. Στις ορεινές και περιφερειακές περιοχές, τα κράτη μέλη ή οι αρμόδιες αρχές δύνανται να διαφοροποιούν τα τέλη διοδίων ανάλογα για τα βαρέα οχήματα με τη διανυθείσα απόσταση από τα οχήματα στα οποία επιβάλλονται διόδια, προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν οι κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις, υπό τον όρο ότι:

α) Η διαφοροποίηση ανάλογα με την απόσταση οδήγησης συνεκτιμά τα διαφορετικά χαρακτηριστικά των μεταφορών μικρών και μεγάλων αποστάσεων, και δη τις διαθέσιμες επιλογές για τη μεταστροφή σε άλλους τρόπους μεταφοράς.

β) Η διαφοροποίηση εφαρμόζεται

χωρίς την εισαγωγή διακρίσεων.

γ) Ο τεχνικός εξοπλισμός επιτρέπει τον εντοπισμό των σημείων εισόδου και εξόδου του οχήματος κατά μήκος των εθνικών συνόρων.»

Τροπολογία 100

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11 – στοιχείο α

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 7 ι – παράγραφος 1 – δεύτερη πρόταση

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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.

Τροπολογία

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, **είτε στα σύνορα είτε σε οποιοδήποτε άλλο σημείο πώλησης, με δυνατότητα παροχής απόδειξης** χρησιμοποιώντας τα συνήθη ή ηλεκτρονικά μέσα πληρωμής, **συμπεριλαμβανομένων και των ηλεκτρονικών**, εντός και εκτός των κρατών μελών στα οποία επιβάλλονται τα τέλη αυτά.

Τροπολογία 101

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11 – στοιχείο β

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 7 ι – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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.

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, **εφόσον τη ζητήσει**, κατά το δυνατόν με ηλεκτρονικά μέσα.

Τροπολογία 102

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 12

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 7 ια – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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.

Τροπολογία

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, **χωρίς ωστόσο να προκαλούν στρεβλώσεις και βλάβες στους τοπικούς και/ή συνήθεις μεταφορείς.**

Τροπολογία 103

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 13 α (νέο)

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 8 α (νέο)

13α) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 8α

Παρακολούθηση και υποβολή εκθέσεων

- 1. Κάθε κράτος μέλος ορίζει ανεξάρτητη αρχή για την εποπτεία των τελών υποδομής, η οποία έχει την ευθύνη να εξασφαλίζει τη συμμόρφωση με την παρούσα οδηγία.**
- 2. Η εποπτική αρχή διεξάγει οικονομικό και δημοσιονομικό έλεγχο των συμβάσεων παραχώρησης, ιδίως προκειμένου να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση με το άρθρο 7β.**
- 3. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τον ορισμό της εποπτικής αρχής.»**

Τροπολογία 104

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 14 – στοιχείο -α (νέο)

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – εισαγωγικό μέρος

Ισχύον κείμενο

Τροπολογία

2. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τη χρήση των εσόδων που θα συγκεντρωθούν δυνάμει της παρούσας οδηγίας. Προκειμένου να καταστεί δυνατή η συνολική ανάπτυξη του δικτύου μεταφορών, τα έσοδα από τη χρέωση της

-α) Στο άρθρο 9 παράγραφος 2, το εισαγωγικό μέρος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Προκειμένου να καταστεί δυνατή η συνολική ανάπτυξη του δικτύου μεταφορών, τα έσοδα από τη χρέωση της υποδομής και τον καταλογισμό του εξωτερικού κόστους, ή το χρηματικό τους ισοδύναμο, χρησιμοποιούνται **για τη**

υποδομής και τον καταλογισμό του εξωτερικού κόστους, ή το χρηματικό τους ισοδύναμο, **θα πρέπει να** χρησιμοποιούνται **προς όφελος του τομέα μεταφορών**, για να βελτιστοποιηθεί το σύστημα μεταφορών στο σύνολό του. Ειδικότερα, τα έσοδα από τα τέλη εξωτερικού κόστους, ή το χρηματικό τους ισοδύναμο, **θα πρέπει να** χρησιμοποιούνται για να γίνουν πιο βιώσιμες οι μεταφορές, μεταξύ άλλων για ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα:

συντήρηση του οδικού δικτύου και για να βελτιστοποιηθεί το σύστημα μεταφορών στο σύνολό του. Ειδικότερα, τα έσοδα από τα τέλη εξωτερικού κόστους, ή το χρηματικό τους ισοδύναμο, χρησιμοποιούνται για να γίνουν πιο βιώσιμες οι μεταφορές, μεταξύ άλλων για ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα:»

Τροπολογία 105

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 14 – στοιχείο -α α (νέο)

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – στοιχείο β

Ισχύον κείμενο

Τροπολογία

β) τη μείωση της λόγω της οδικής κυκλοφορίας ρύπανσης **στην πηγή**.

-αα) στην παράγραφο 2, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) τη μείωση της λόγω της οδικής κυκλοφορίας **ατμοσφαιρικής** ρύπανσης και **ηχορύπανσης**»

Τροπολογία 106

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 14 – στοιχείο -α β (νέο)

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – στοιχείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

-αβ) στην παράγραφο 2 παρεμβάλλεται

το ακόλουθο στοιχείο:

«βα) τη χρηματοδότηση συλλογικών και βιώσιμων μεταφορικών μέσων»

Τροπολογία 107

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 14 – στοιχείο -α γ (νέο)

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – στοιχείο ε

Ισχύον κείμενο

Τροπολογία

ε) την ανάπτυξη εναλλακτικών *υποδομών* για τους χρήστες των μεταφορών και/ή τη διεύρυνση της ικανότητας·

-αγ) στην παράγραφο 2, το στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ε) την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, σε ευθυγράμμιση με την οδηγία 2014/94/ΕΕ, και εναλλακτικών υπηρεσιών για τους χρήστες των μεταφορών και/ή τη διεύρυνση της ικανότητας»

Τροπολογία 108

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 14 – στοιχείο -α δ (νέο)

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – στοιχείο στ

Ισχύον κείμενο

Τροπολογία

-στ) την υποστήριξη του πανευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών·

-αδ) στην παράγραφο 2 το στοιχείο στ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«στ) την υποστήριξη του πανευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και την εξάλειψη σημείων συμφόρησης»

Τροπολογία 109

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 14 – στοιχείο -α ε (νέο)

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – στοιχείο η

Ισχύον κείμενο

Τροπολογία

η) τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας
και

*-αε) στην παράγραφο 2, το στοιχείο η)
αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:*

*«η) τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας
και της ασφάλειας των οδικών υποδομών
και»*

Τροπολογία 110

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 14 – στοιχείο -α στ (νέο)

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – στοιχείο θ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(θ) την εξασφάλιση ασφαλών χώρων
στάθμευσης·

*-αστ) στην παράγραφο 2, το στοιχείο θ)
αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:*

*«θ) την εξασφάλιση ασφαλών και
προστατευμένων χώρων στάθμευσης·»*

Τροπολογία 111

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 14 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

3. Τα έσοδα από τα τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης, ή το χρηματικό τους ισοδύναμο, μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την αντιμετώπιση του προβλήματος της συμφόρησης, **για παράδειγμα** με:

Τροπολογία 112

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 14 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) την εξάλειψη σημείων συμφόρησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών·

Τροπολογία

β) την εξάλειψη σημείων συμφόρησης **και τη συμπλήρωση των ελλειπουσών ζεύξεων στα δίκτυά τους, όπου εφαρμόζεται το τέλος, και στο διευρωπαϊκό δίκτυο** μεταφορών·

Τροπολογία 113

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 14 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) την ανάπτυξη εναλλακτικών

Τροπολογία

γ) την ανάπτυξη εναλλακτικών

υποδομών για τους χρήστες των μεταφορών.

υποδομών *και κόμβων συνδυασμένων μεταφορών* για τους χρήστες των μεταφορών.

Τροπολογία 114

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 14 – στοιχείο β α (νέο)

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 9 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

βα) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«3α. Τα έσοδα που συλλέγονται από τα τέλη υποδομής και τον καταλογισμό του εξωτερικού κόστους χρησιμοποιούνται στην περιοχή που περιλαμβάνει το οδικό τμήμα στο οποίο εφαρμόζονται τα τέλη.»

Τροπολογία 115

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 15

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 9ε – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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].

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 **για περίοδο 5 ετών** από την ... [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας]. **H**

Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.

Τροπολογία 116

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 18

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 11 – παράγραφος -1 (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

-1. Τα κράτη μέλη ή οι αρμόδιες αρχές παρέχουν πληροφορίες, με τον πλέον διαφανή και σαφή τρόπο, για τη χρήση των εσόδων που παράγονται από τους χρήστες της οδού.

Τροπολογία 117

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 18

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 11 – παράγραφος 2 – στοιχείο ε α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

εα) Τα συνολικά έσοδα που συγκεντρώνονται από τις προσανξήσεις και τα οδικά τμήματα επί των οποίων επιβλήθηκαν.

Τροπολογία 118

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 18

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 11 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Τα κράτη μέλη δημοσιοποιούν τα αποτελέσματα που προκύπτουν από την επανεπένδυση των τελών υποδομής και των τελών εξωτερικού κόστους, καθώς και τα οφέλη όσον αφορά την αύξηση της οδικής ασφάλειας, τη μείωση του αντικτύπου στο περιβάλλον και τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Τροπολογία 119

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 18

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 11 – παράγραφος 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5α. Εντός πέντε ετών από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με την εξέλιξη των μεριδίων αγοράς των οχημάτων μηδενικών εκπομπών και αναθεωρεί, εφόσον απαιτείται, το ποσοστό μείωσης που εφαρμόζεται στα οχήματα αυτά.

Τροπολογία 120

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα I – σημείο 1 – στοιχείο β – σημείο i – εδάφιο 1

Οδηγία 1999/62/EK

Παράρτημα III – τμήμα 2 – σημείο 2.1 – έκτη περίπτωση

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

— Ο επιμερισμός του κόστους στα **βαρέα επαγγελματικά οχήματα** πραγματοποιείται βάσει αντικειμενικών και διαφανών κριτηρίων, λαμβανομένων υπόψη της αναλογίας των **βαρέων επαγγελματικών οχημάτων** που κυκλοφορούν στο δίκτυο και του συναφούς κόστους. Για το σκοπό αυτό, τα οχηματοχιλιόμετρα που διανύουν τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα μπορούν να αναπροσαρμόζονται βάσει αντικειμενικώς αιτιολογούμενων «συντελεστών ισοδυναμίας», όπως είναι εκείνοι που καθορίζονται στο σημείο 4 (*).

Τροπολογία

— Ο επιμερισμός του κόστους στα **διάφορα είδη οχημάτων** πραγματοποιείται βάσει αντικειμενικών και διαφανών κριτηρίων, λαμβανομένων υπόψη της αναλογίας των **διαφόρων ειδών οχημάτων** που κυκλοφορούν στο δίκτυο και του συναφούς κόστους. Για το σκοπό αυτό, τα οχηματοχιλιόμετρα που διανύουν τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα μπορούν να αναπροσαρμόζονται βάσει αντικειμενικώς αιτιολογούμενων «συντελεστών ισοδυναμίας», όπως είναι εκείνοι που καθορίζονται στο σημείο 4 (*).

Τροπολογία 121

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα I – σημείο 1 – στοιχείο β – σημείο i – δεύτερη περίπτωση

Οδηγία 1999/62/EK

Παράρτημα III – τμήμα 2 – σημείο 2.2 – δεύτερη περίπτωση

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

— Το κόστος επιμερίζεται μεταξύ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και **της υπόλοιπης κυκλοφορίας** με βάση την υφιστάμενη και την προβλεπόμενη κατανομή οχηματοχιλιομέτρων και μπορεί να προσαρμόζεται με αντικειμενικώς αιτιολογημένους «συντελεστές ισοδυναμίας», όπως είναι εκείνοι που καθορίζονται στο σημείο 4.

Τροπολογία

— Το κόστος επιμερίζεται μεταξύ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και **των ελαφρών οχημάτων** με βάση την υφιστάμενη και την προβλεπόμενη κατανομή οχηματοχιλιομέτρων και μπορεί να προσαρμόζεται με αντικειμενικώς αιτιολογημένους «συντελεστές ισοδυναμίας», όπως είναι εκείνοι που καθορίζονται στο σημείο 4.

Τροπολογία 122

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα Ι – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Παράρτημα ΙΙα – παράγραφος 1 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Εφόσον κράτος μέλος προτίθεται να επιβάλει τέλος εξωτερικού κόστους μόνο σε τμήμα ή τμήματα του οδικού δικτύου που αποτελούνται από το μερίδιό του στο διευρωπαϊκό δίκτυο και τους αυτοκινητόδρομους του, το τμήμα ή τα τμήματα επιλέγονται μετά από αξιολόγηση με την οποία διαπιστώνεται ότι:

διαγράφεται

η χρήση του οδικού δικτύου όπου θα επιβληθεί το τέλος εξωτερικού κόστους από τα οχήματα προκαλεί ζημίες στο περιβάλλον και/ή συμφόρηση μεγαλύτερες από εκείνες που προκαλούνται κατά μέσον όρο όπως αξιολογούνται σύμφωνα με τις εκθέσεις για την ποιότητα του αέρα, τις εθνικές απογραφές εκπομπών, τον όγκο κυκλοφορίας και, για τον θόρυβο, σύμφωνα με την οδηγία 2002/49/ΕΚ, ή

η επιβολή τέλους εξωτερικού κόστους σε άλλα τμήματα του οδικού δικτύου που αποτελούνται από το μερίδιό του στο διευρωπαϊκό δίκτυο και τους αυτοκινητόδρομους του ίσως να έχει αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον ή την οδική ασφάλεια, ή ότι η επιβολή και είσπραξη τέλους εξωτερικού κόστους στα εν λόγω τμήματα θα έχει ως αποτέλεσμα δυσανάλογες δαπάνες.

Τροπολογία 123

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα Ι – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Παράρτημα ΙΙα – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2. Καλυπτόμενα οχήματα, οδικά δίκτυα και χρονικά διαστήματα

2. Καλυπτόμενα οχήματα, οδικά δίκτυα και χρονικά διαστήματα

Όταν κράτος μέλος προτίθεται να επιβάλλει υψηλότερα τέλη εξωτερικού κόστους από τις τιμές αναφοράς που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙβ, κοινοποιεί στην Επιτροπή τον καθορισμό της κατηγορίας των οχημάτων βάσει της οποίας διαφοροποιείται το τέλος εξωτερικού κόστους. Κοινοποιεί επίσης στην Επιτροπή τις τοποθεσίες του οδικού δικτύου που υπόκεινται σε υψηλότερα τέλη εξωτερικού κόστους [εφεξής «προαστιακά οδικά δίκτυα (συμπεριλαμβανομένων των αυτοκινητοδρόμων)»] και του οδικού δικτύου που υπόκεινται σε χαμηλότερα τέλη εξωτερικού κόστους [εφεξής «υπεραστικά οδικά δίκτυα» (συμπεριλαμβανομένων των αυτοκινητοδρόμων)].

Όπου απαιτείται, κοινοποιεί επίσης στην Επιτροπή τις επακριβείς χρονικές περιόδους που αντιστοιχούν στις νυκτερινές περιόδους κατά τη διάρκεια των οποίων είναι δυνατόν να επιβληθεί υψηλότερο τέλος εξωτερικού κόστους λόγω ηχορρύπανσης που να αντικατοπτρίζει μεγαλύτερη ηχητική όχληση.

Η διαίρεση των οδικών δικτύων σε προαστιακά οδικά δίκτυα (συμπεριλαμβανομένων των αυτοκινητοδρόμων) και σε υπεραστικά οδικά δίκτυα (συμπεριλαμβανομένων των αυτοκινητοδρόμων) και ο καθορισμός των χρονικών περιόδων στηρίζεται σε

Η διαίρεση των οδικών δικτύων σε προαστιακά οδικά δίκτυα (συμπεριλαμβανομένων των αυτοκινητοδρόμων) και σε υπεραστικά οδικά δίκτυα (συμπεριλαμβανομένων των αυτοκινητοδρόμων) και ο καθορισμός των χρονικών περιόδων στηρίζεται σε

αντικειμενικά κριτήρια που σχετίζονται με το επίπεδο έκθεσης του οδικού δικτύου και του γύρω χώρου σε ρύπανση, όπως για παράδειγμα η πυκνότητα του πληθυσμού, η ετήσια μέση ατμοσφαιρική ρύπανση (ιδίως για PM10 και NO2) και ο αριθμός ημερών (για PM10) και ωρών (NO2) κατά τις οποίες σημειώθηκε υπέρβαση των οριακών τιμών που θεσπίζει η οδηγία 2008/50/ΕΚ. Τα κριτήρια περιλαμβάνονται στην κοινοποίηση.

αντικειμενικά κριτήρια που σχετίζονται με το επίπεδο έκθεσης του οδικού δικτύου και του γύρω χώρου σε ρύπανση, όπως για παράδειγμα η πυκνότητα του πληθυσμού, η ετήσια μέση ατμοσφαιρική ρύπανση (ιδίως για PM10 και NO2) και ο αριθμός ημερών (για PM10) και ωρών (NO2) κατά τις οποίες σημειώθηκε υπέρβαση των οριακών τιμών που θεσπίζει η οδηγία 2008/50/ΕΚ. Τα κριτήρια περιλαμβάνονται στην κοινοποίηση.

Τροπολογία 124

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα Ι – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Παράρτημα ΙΙα – πίνακας 3 (νέος)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Πίνακας 3: Ελάχιστες τιμές του τέλους εξωτερικού κόστους για τα επιβατηγά αυτοκίνητα (€/νkm)

Όχημα	Κινητήρας	Κατηγορία EURO	Προαστιακό	Υπεραστικό
Αυτοκίνητο ντίζελ	<1.4l	Euro 2	1.9	0.9
		Euro 3	1.6	0.9
		Euro 4	1.3	0.7
		Euro 5	0.9	0.5
		Euro 6	0.6	0.3
	1.4-2.0l	Euro 0	3.6	1.0

<i>Αυτοκίνητο βενζίνης</i>	<i>>2.0l</i>	<i>Euro 1</i>	<i>1.9</i>	<i>0.9</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>1.8</i>	<i>0.8</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>1.7</i>	<i>0.9</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>1.4</i>	<i>0.7</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0.9</i>	<i>0.5</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0.6</i>	<i>0.3</i>
	<i><1.4l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>3.9</i>	<i>1.3</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1.9</i>	<i>0.9</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>1.8</i>	<i>0.9</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>1.7</i>	<i>0.9</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>1.4</i>	<i>0.7</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0.9</i>	<i>0.5</i>
	<i>1.4-2.0l</i>	<i>Euro 6</i>	<i>0.6</i>	<i>0.3</i>
		<i>Euro 0</i>	<i>3.7</i>	<i>2.4</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1.0</i>	<i>0.4</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>0.7</i>	<i>0.3</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>0.5</i>	<i>0.2</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>0.5</i>	<i>0.2</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0.5</i>	<i>0.2</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0.5</i>	<i>0.2</i>
		<i>Euro 0</i>	<i>3.9</i>	<i>3.0</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1.1</i>	<i>0.4</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>0.7</i>	<i>0.3</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>0.5</i>	<i>0.2</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>0.5</i>	<i>0.2</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0.4</i>	<i>0.2</i>

	<i>Euro 6</i>	<i>0.4</i>	<i>0.2</i>
<i>>2.0l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>4.0</i>	<i>3.0</i>
	<i>Euro 1</i>	<i>1.0</i>	<i>0.4</i>
	<i>Euro 2</i>	<i>0.5</i>	<i>0.3</i>
	<i>Euro 3</i>	<i>0.5</i>	<i>0.2</i>
	<i>Euro 4</i>	<i>0.5</i>	<i>0.2</i>
	<i>Euro 5</i>	<i>0.4</i>	<i>0.2</i>
	<i>Euro 6</i>	<i>0.4</i>	<i>0.2</i>

Τροπολογία 125

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα I – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

Οδηγία 1999/62/EK

Παράρτημα IIIα – πίνακας 4 (νέος)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Πίνακας 4: Ελάχιστες τιμές του τέλους εξωτερικού κόστους για τα ελαφρά οχήματα (€/νkm):

Όχημα	Κατηγορία EURO	Προαστιακό	Υπεραστικό
Ελαφρό επαγγελματικό βενζινοκίνητο όχημα	Euro 1	2.4	0.7
	Euro 2	1.9	0.4
	Euro 3	1.8	0.4
	Euro 4	1.7	0.3

	<i>Euro 5</i>	<i>1.6</i>	<i>0.3</i>
	<i>Euro 6</i>	<i>1.6</i>	<i>0.3</i>
<i>Ελαφρό επαγγελματικό πετρελαιοκίνητο όχημα</i>	<i>Euro 1</i>	<i>4.0</i>	<i>1.7</i>
	<i>Euro 2</i>	<i>4.1</i>	<i>1.7</i>
	<i>Euro 3</i>	<i>3.5</i>	<i>1.3</i>
	<i>Euro 4</i>	<i>3.0</i>	<i>1.1</i>
	<i>Euro 5</i>	<i>2.2</i>	<i>0.8</i>
	<i>Euro 6</i>	<i>1.9</i>	<i>0.5</i>

Τροπολογία 126

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα I – παράγραφος 1 – στοιχείο δ

Οδηγία 1999/62/EK

Παράρτημα IIIβ – τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

**ΤΙΜΕΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΤΕΛΟΥΣ
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ**

Το παρόν παράρτημα καθορίζει τιμές **αναφοράς** του τέλους εξωτερικού κόστους, συμπεριλαμβανομένου του κόστους της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου.

**ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΤΙΜΕΣ ΤΟΥ ΤΕΛΟΥΣ
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ**

Το παρόν παράρτημα καθορίζει **ελάχιστες** τιμές του τέλους εξωτερικού κόστους, συμπεριλαμβανομένου του κόστους της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου.

Τροπολογία 127

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα I – σημείο 1 – στοιχείο δ

Οδηγία 1999/62/EK

Παράρτημα ΙΙΒ – πίνακας 1 – τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Πίνακας 1: τιμές **αναφοράς** του τέλους εξωτερικού κόστους για τα βαρέα φορτηγά οχήματα

Τροπολογία

Πίνακας 1: **ελάχιστες** τιμές του τέλους εξωτερικού κόστους για τα βαρέα φορτηγά οχήματα

Τροπολογία 128

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα Ι – σημείο 1 – στοιχείο δ

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Παράρτημα ΙΙΒ – πίνακας 2 – τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Πίνακας 2: τιμές **αναφοράς** του τέλους εξωτερικού κόστους για τα πούλμαν

Τροπολογία

Πίνακας 2: **ελάχιστες** τιμές του τέλους εξωτερικού κόστους για τα πούλμαν

Τροπολογία 129

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα Ι – σημείο 1 - στοιχείο δ

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Παράρτημα ΙΙΒ – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οι τιμές του πίνακα 1 και του πίνακα 2 είναι δυνατόν να πολλαπλασιαστούν επί συντελεστή έως 2 σε ορεινές περιοχές και γύρω από οικισμούς, εφόσον αυτό δικαιολογείται από τη χαμηλότερη διασπορά, την κλίση του οδοστρώματος, το υψόμετρο ή τις αναστροφές θερμοκρασίας.»

Τροπολογία

Οι τιμές του πίνακα 1 και του πίνακα 2 είναι δυνατόν να πολλαπλασιαστούν επί συντελεστή **αναφοράς** έως 4 σε ορεινές περιοχές και γύρω από οικισμούς, εφόσον αυτό δικαιολογείται από τη χαμηλότερη διασπορά, την κλίση του οδοστρώματος, το υψόμετρο ή τις αναστροφές θερμοκρασίας. **Εάν υπάρχουν επιστημονικές αποδείξεις για υψηλότερο**

συντελεστή για τις ορεινές ή τις αστικές περιοχές, η εν λόγω τιμή αναφοράς μπορεί να αυξηθεί στη βάση λεπτομερούς αιτιολόγησης·

Τροπολογία 130

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα I – σημείο 1 – στοιχείο ε α (νέο)

Οδηγία 1999/62/EK

Παράρτημα IV – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

εα) Στο παράρτημα IV προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«Για όλα τα οχήματα με κινητήρα που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα, το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος αυξάνεται κατά το επιπλέον βάρος που απαιτείται για τη χρησιμοποιούμενη εναλλακτική τεχνολογία καυσίμων, με ανώτατο όριο τον έναν τόνο.»

Τροπολογία 131

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα I – σημείο 2

Οδηγία 1999/62/EK

Παράρτημα V – τμήμα 1 – στοιχείο γ – πίνακας 2 – στήλη 1 – σειρά 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Λεωφορεία και πούλμαν	Λεωφορεία και πούλμαν
2.5	1.5