



Βρυξέλλες, 22 Νοεμβρίου 2019
(OR. en)

14383/19

**Διοργανικός φάκελος:
2017/0114(COD)**

TRANS 545

ΕΚΘΕΣΗ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Συμβούλιο

αριθ. προηγ. εγγρ.: ST 14059/19

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: ST 9672/17 + ADD 1

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
– Γενική προσέγγιση

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Την 1η Ιουνίου 2017, η Επιτροπή διαβίβασε την ανωτέρω πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, ως τμήμα της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα.
2. Η Επιτροπή παρουσίασε την πρότασή της για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που σχετίζονται με τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου, με τη χρηματοδότηση των οδικών υποδομών και την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Η πρόταση τροποποιεί την οδηγία περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (οδηγία 1999/62/EK).

II. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΕ ΑΛΛΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ

3. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όρισε την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) ως την αρμόδια επιτροπή για την πρόταση αυτή και την κα Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy (SD, ΓΑ) ως εισηγήτρια για την 8^η κοινοβουλευτική περίοδο.
4. Στις 25 Οκτωβρίου 2018, το Κοινοβούλιο ενέκρινε τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση.
5. Ο κ. Giuseppe Ferrandino (SD, IT) ορίστηκε εισηγητής για την 9^η κοινοβουλευτική περίοδο.
6. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή γνωμοδότησε επί της πρότασης κατά την 529η σύνοδο ολομέλειάς της, στις 18 Οκτωβρίου 2017. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή των Περιφερειών γνωμοδότησε επί της πρότασης κατά την 127η σύνοδο ολομέλειάς της, την 1η Φεβρουαρίου 2018.

III. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

7. Η Ομάδα «Χερσαίες μεταφορές» ξεκίνησε τις εργασίες της την 1η Ιουνίου 2017 με γενική παρουσίαση της πρότασης. Στις 21 Ιουνίου 2017 αναλύθηκε η εκτίμηση επιπτώσεων.
8. Το Συμβούλιο (ΜΤΕ, Μεταφορές) πραγματοποίησε συζήτηση προσανατολισμού με θέμα την πρόταση στις 5 Δεκεμβρίου 2017 (έγγρ. 14426/17) και στις 6 Ιουνίου 2019 υποβλήθηκε έκθεση προόδου (έγγρ. 9331/19).

IV. ΕΚΚΡΕΜΗ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

9. Η Προεδρία θεωρεί ότι η πρόταση έχει καθοριστική σημασία για τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τον τομέα των μεταφορών και ότι η πρόταση μπορεί να αποτελέσει καθοριστικό παράγοντα ως μέτρο στήριξης των κρατών μελών προκειμένου να μειωθούν οι εκπομπές από τον τομέα των οδικών μεταφορών. Οι διατάξεις του νέου άρθρου 7ζ-α είναι καίριας σημασίας για την επίτευξη αυτού του αποτελέσματος, καθώς προβλέπουν ένα νέο υποχρεωτικό και πανενωσιακό εργαλείο για τη διαφοροποίηση των τελών υποδομής και των τελών χρήσης για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα βάσει των εκπομπών CO₂. Η αναγκαία ευελιξία των κρατών μελών λαμβάνεται υπόψη σε άλλα άρθρα, δίνοντας τη δυνατότητα για την εφαρμογή της οδηγίας κατά τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο, εξασφαλίζοντας παράλληλα το αναγκαίο επίπεδο εναρμόνισης των κανόνων.

10. Οι αιτιολογικές σκέψεις δεν έχουν τύχει συστηματικής ανάλυσης και αυτή η εργασία θα πρέπει να γίνει στην Ομάδα «Χερσαίες μεταφορές» μόλις συμφωνηθεί η γενική προσέγγιση.

V. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

11. Στις 20 Νοεμβρίου 2019, η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων ανέλυσε το συμβιβαστικό κείμενο και αποφάσισε να το υποβάλει, ως έχει στο παράρτημα της παρούσας έκθεσης, για γενική προσέγγιση στο Συμβούλιο MTE (Μεταφορές) στις 2 Δεκεμβρίου 2019.
12. Το Συμβούλιο καλείται να συμφωνήσει σε γενική προσέγγιση. Επιπλέον, το Συμβούλιο καλείται να ζητήσει από την Ομάδα «Χερσαίες μεταφορές» να ολοκληρώσει τις εργασίες, ευθυγραμμίζοντας τις αιτιολογικές σκέψεις που δεν περιλαμβάνονται στη γενική προσέγγιση με τα άρθρα και τα παραρτήματα του συμφωνηθέντος κειμένου.
-

Πρόταση

**ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά
οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής
(κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,
Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 91
παράγραφος 1,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών²,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

[οι αιτιολογικές σκέψεις δεν αναπαράγονται]

¹ ΕΕ C της , σ. .

² ΕΕ C της , σ. .

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 1999/62/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1) ο τίτλος αντικαθίσταται με το ακόλουθο κείμενο:

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

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

«Άρθρο 1

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται για:

- α) τους φόρους επί των βαρέων φορτηγών οχημάτων,
- β) τα διόδια και τα τέλη χρήσης που επιβάλλονται στα οχήματα.

2. Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται στα οχήματα [...] που **χρησιμοποιούνται** αποκλειστικά στα εκτός Ευρώπης εδάφη των κρατών μελών.

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

4. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέξουν να μην εφαρμόσουν την παράγραφο 5 του άρθρου 7γ, τις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου 7ζ και το άρθρο 7ζ-α για τα διόδια και τα τέλη χρήσης των οδικών υποδομών που καλύπτονται από συμβάσεις παραχώρησης, έως ότου η σύμβαση ανανεωθεί ή τροποποιηθεί ουσιαστικά και εφόσον
- α) η σύμβαση έχει υπογραφεί πριν από [EE: να προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος της τροποποιητικής οδηγίας]· ή
 - β) οι προσφορές ή απαντήσεις σε προσκλήσεις διαπραγμάτευσης δυνάμει της κατόπιν διαπραγματεύσεων διαδικασίας δημόσιων συμβάσεων έχουν παραληφθεί πριν από [EE: να προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος της τροποποιητικής οδηγίας].
5. Η παράγραφος 4 ισχύει επίσης για τις μακροπρόθεσμες συμβάσεις, οι οποίες συνάπτονται μεταξύ ενός δημόσιου και ενός μη δημόσιου φορέα, που έχουν υπογραφεί πριν από [EE: να προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος της τροποποιητικής οδηγίας] για την εκτέλεση εργασιών και/ή τη διαχείριση άλλων υπηρεσιών εκτός από την εκτέλεση εργασιών που δεν περιλαμβάνουν τη μεταφορά του κινδύνου της ζήτησης.

Άρθρο 2

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας νοούνται ως:

- 1) «διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο»: η υποδομή οδικών μεταφορών που αναφέρεται στο τμήμα 3 του κεφαλαίου II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³, όπως απεικονίζεται σε χάρτες στο παράρτημα I του εν λόγω κανονισμού·
- 2) «κόστος κατασκευής»: το κόστος που συνδέεται με την κατασκευή, συμπεριλαμβανομένου, ενδεχομένως, του χρηματοδοτικού κόστους ενός εκ των παρακάτω:
 - α) νέων υποδομών ή νέων βελτιώσεων υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των σημαντικών δομικών επισκευών·

³ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, (ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 1)

- β) υποδομών ή βελτιώσεων υποδομής, συμπεριλαμβανομένων σημαντικών δομικών επισκευών, που περατώθηκαν το αργότερο 30 έτη πριν από τις 10 Ιουνίου 2008, για τις οποίες λειτουργούσαν ήδη κατά τις 10 Ιουνίου 2008 ρυθμίσεις περί διοδίων ή που περατώθηκαν 30 το πολύ έτη πριν από την καθιέρωση τυχόν νέων ρυθμίσεων περί διοδίων που εισήχθησαν μετά τις 10 Ιουνίου 2008.
- γ) υποδομών ή βελτιώσεων υποδομής που περατώθηκαν **άνω των 30 ετών** πριν τις 10 Ιουνίου 2008, οσάκις:
 - i) ένα κράτος μέλος έχει θεσπίσει σύστημα διοδίων το οποίο προβλέπει την ανάκτηση του κόστους αυτού μέσω σύμβασης με φορέα λειτουργίας συστήματος διοδίων ή μέσω άλλων νομικών πράξεων ισοδύναμου αποτελέσματος, που άρχισαν να ισχύουν πριν από τις 10 Ιουνίου 2008, ή
 - ii) ένα κράτος μέλος μπορεί να αποδείξει ότι η κατασκευή της συγκεκριμένης υποδομής εξαρτήθηκε από το εάν η υποδομή αυτή θα είχε εκ σχεδιασμού διάρκεια ζωής άνω των 30 ετών
- 3) «χρηματοδοτικό κόστος»: ο τόκος για δάνεια και η απόδοση της τυχόν μετοχικής χρηματοδότησης από τους μετόχους.
- 4) «σημαντικές δομικές επισκευές»: οι δομικές επισκευές, πλην των επισκευών που δεν παρουσιάζουν πλέον τρέχον όφελος για τους χρήστες της οδού, ιδίως στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι εργασίες επισκευής αντικαταστάθηκαν από περαιτέρω επανακατασκευή του οδοστρώματος ή άλλες κατασκευαστικές εργασίες.
- 5) «αυτοκινητόδρομος»: οδός η οποία έχει μελετηθεί και κατασκευαστεί ειδικά για την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, η οποία δεν εξυπηρετεί τις παρόδιες ιδιοκτησίες και η οποία πληροί τα ακόλουθα κριτήρια:
 - α) εκτός από ορισμένα σημεία της ή εκτός από προσωρινές διευθετήσεις, διαθέτει, για τις δύο κατευθύνσεις της κυκλοφορίας, διακεκριμένα οδοστρώματα τα οποία χωρίζονται μεταξύ τους είτε με διαχωριστική νησίδα που δεν προορίζεται για την κυκλοφορία, είτε, κατ' εξαίρεση, με άλλα μέσα.
 - β) δεν διασταυρώνεται στο ίδιο επίπεδο με άλλη οδό, με σιδηροδρομική ή τροchioδρομική γραμμή, λωρίδα για ποδήλατα ή λωρίδα για πεζούς.
 - γ) χαρακτηρίζεται συγκεκριμένα αυτοκινητόδρομος.

- 6) «διόδια»: καθορισμένο ποσό βάσει της διανυόμενης απόστασης επί συγκεκριμένης υποδομής και του τύπου του οχήματος, η καταβολή του οποίου δημιουργεί το δικαίωμα χρήσης από ένα όχημα της υποδομής και περιλαμβάνει **ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα τέλη:**
- τέλος υποδομής·
 - τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης·
 - τέλος εξωτερικού κόστους·
- 7) «τέλος υποδομής»: τέλος που επιβάλλεται με σκοπό την ανάκτηση των δαπανών κατασκευής, συντήρησης, λειτουργίας και επέκτασης της υποδομής που προέκυψαν σε κράτος μέλος·
- 8) «τέλος εξωτερικού κόστους»: τέλος που επιβάλλεται με σκοπό την ανάκτηση των δαπανών που [...] σχετίζονται με την ατμοσφαιρική ρύπανση λόγω κυκλοφορίας, [...] την ηχορύπανση λόγω κυκλοφορίας **και/ή τις εκπομπές CO₂ λόγω κυκλοφορίας [...]**·
- 8α)** «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·
- 8β)** «κόστος ηχορύπανσης λόγω κυκλοφορίας»: το κόστος της ζημίας που προκαλεί ο θόρυβος που εκπέμπει το όχημα ή που δημιουργείται από την αλληλεπίδραση του οχήματος και του οδοστρώματος·
- 8γ)** «κόστος εκπομπών CO₂ λόγω κυκλοφορίας»: **το κόστος της ζημίας που προκαλείται από την έκλυση διοξειδίου του άνθρακα κατά τη λειτουργία του οχήματος·**
- 9) «κυκλοφοριακή συμφόρηση»: η κατάσταση κατά την οποία ο όγκος κυκλοφορίας προσεγγίζει ή υπερβαίνει την κυκλοφοριακή ικανότητα του δρόμου·
- 10) «τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης»: τέλος που επιβάλλεται στα οχήματα με σκοπό την ανάκτηση του κόστους κυκλοφοριακής συμφόρησης που προκύπτει σε κράτος μέλος [...]

- 11) [...]
- 12) [...]
- 13) «σταθμισμένο μέσο τέλος υποδομής»: τα συνολικά έσοδα που προκύπτουν, μέσω τέλους υποδομής, κατά τη διάρκεια δεδομένης περιόδου, διαιρούμενα διά του αριθμού των οχηματοχιλιομέτρων των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που διανύονται στο τμήμα του οδικού δικτύου στο οποίο έχει επιβληθεί το τέλος κατά την περίοδο αυτή·
- 14) «τέλος χρήσης»: το καθορισμένο ποσό η πληρωμή του οποίου δημιουργεί το δικαίωμα χρήσης, από ένα όχημα και επί δεδομένο χρονικό διάστημα, των υποδομών που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφοι 1 και 2·
- 15) «όχημα»: [...] **μηχανοκίνητο όχημα ή αρθρωτός συνδυασμός οχημάτων που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί ή χρησιμοποιείται για την οδική μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων·**
- 16) «βαρύ επαγγελματικό όχημα»: [...] **μηχανοκίνητο όχημα μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας που υπερβαίνει τους 3,5 τόνους·**
- 17) «βαρύ φορτηγό όχημα»: όχημα προοριζόμενο για τη μεταφορά εμπορευμάτων, με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 3,5 τόνων·
- 18) «πούλμαν [...] και λεωφορείο»: όχημα προοριζόμενο για τη μεταφορά περισσότερων από 8 επιβατών, επιπλέον του οδηγού, με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 3,5 τόνων·
- 19) «ελαφρύ όχημα»: [...] **όχημα μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας που δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους·**

- 20) «επιβατικό αυτοκίνητο»: όχημα [...] που περιλαμβάνει οκτώ θέσεις καθήμενων κατά μέγιστον πέραν της θέσης του οδηγού και μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας που δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, ή μηχανοκίνητο τροχόσπιτο·
- 21) «μικρό λεωφορείο»: όχημα προοριζόμενο για τη μεταφορά περισσότερων από 8 επιβατών, επιπλέον του οδηγού, με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα που δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους·
- 21α) «μηχανοκίνητο τροχόσπιτο»: όχημα με χώρο ενδιαίτησης, το οποίο περιλαμβάνει εξοπλισμό όπως: καθίσματα και τραπέζι, καθίσματα που μετατρέπονται σε θέσεις κοιμώμενων, εξοπλισμό μαγειρέματος και αποθήκευσης, με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα που δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους·
- 22) «[...] ελαφρύ επαγγελματικό όχημα»: όχημα προοριζόμενο για τη μεταφορά εμπορευμάτων, με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα που δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους·
- 23) [...]
- 23) «όχημα μηδενικών εκπομπών»:
- i) επιβατικό αυτοκίνητο ή ελαφρύ επαγγελματικό όχημα χωρίς κινητήρα εσωτερικής καύσης· ή
 - ii) βαρύ επαγγελματικό όχημα όπως ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 11 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242⁴·
- 24) «φορέας μεταφορών»: κάθε επιχείρηση που εκτελεί οδική μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών·

⁴ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου, ΕΕ L 198 της 25.7.2019, σ. 202-240.

- 25) «όχημα της κατηγορίας «EURO 0», «EURO I», «EURO II», «EURO III», «EURO IV», «EURO V», «EEV», «EURO VI»»: βαρύ επαγγελματικό όχημα που τηρεί τα όρια εκπομπών τα οποία εκτίθενται στο παράρτημα 0·
- 26) «τύπος **βαρέος επαγγελματικού οχήματος**»: η κατηγορία στην οποία εντάσσεται βαρύ επαγγελματικό όχημα, ανάλογα με τον αριθμό αξόνων, τις διαστάσεις ή το βάρος του ή σύμφωνα με άλλους παράγοντες ταξινόμησης οχήματος οι οποίοι αντικατοπτρίζουν τη ζημία των οδών, π.χ. το σύστημα ταξινόμησης των ζημιών των οδών που εκτίθεται στο παράρτημα IV, υπό την προϋπόθεση ότι το χρησιμοποιούμενο σύστημα ταξινόμησης βασίζεται σε χαρακτηριστικά του οχήματος τα οποία είτε αναφέρονται στα έγγραφα του οχήματος που χρησιμοποιούνται σε όλα τα κράτη μέλη είτε είναι εμφανή·
- 26α) «επιμέρους ομάδα οχημάτων»: ομάδα οχημάτων, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 8 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242·**
- 27) «σύμβαση παραχώρησης»: **παραχώρηση έργων [...] ή υπηρεσιών** όπως ορίζεται στο άρθρο [...] **5 παράγραφος 1** της οδηγίας 2014/[...] **23/ΕΕ** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵·
- 28) «διόδια εκ παραχωρήσεως»: διόδια, επιβαλλόμενα από τον ανάδοχο σύμβασης παραχώρησης σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης·
- 29) «ρυθμίσεις περί διοδίων ή τελών που έχουν υποστεί ουσιαστική τροποποίηση»: ρυθμίσεις περί διοδίων ή τελών, όπου η τροποποίηση των συντελεστών αναμένεται να αυξήσει τα έσοδα άνω του **10 %** σε σύγκριση με το προηγούμενο λογιστικό έτος, εξαιρουμένης της επίπτωσης της αύξησης της κυκλοφορίας και μετά τη διόρθωση για τον πληθωρισμό που μετράται με αλλαγές στον πανενωσιακό εναρμονισμένο δείκτη τιμών καταναλωτή, και εξαιρουμένης της ενέργειας και των μη μεταποιημένων τροφίμων, όπως δημοσιεύεται από την Επιτροπή (Eurostat).
- [...]

⁵ 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**).»·

- 30) **«πρώτη τιμή αναφοράς»:** για κάθε επιμέρους ομάδα οχημάτων, η τιμή εκπομπών CO₂ που αντιστοιχεί στο χαμηλότερο 10ο εκατοστημόριο των δεδομένων παρακολούθησης που αναφέρονται στο άρθρο 7ζ-α, εξαιρουμένων των οχημάτων μηδενικών εκπομπών στον υπολογισμό αυτών των τιμών·
- 31) **«δεύτερη τιμή αναφοράς»:** για κάθε επιμέρους ομάδα οχημάτων, η τιμή εκπομπών CO₂ που αντιστοιχεί στο χαμηλότερο 20ο εκατοστημόριο των δεδομένων παρακολούθησης που αναφέρονται στο άρθρο 7ζ-α, εξαιρουμένων των οχημάτων μηδενικών εκπομπών στον υπολογισμό αυτών των τιμών·

Για τους σκοπούς του σημείου 2:

- α) Σε κάθε περίπτωση, το ποσοστό του κόστους κατασκευής που λαμβάνεται υπόψη δεν υπερβαίνει το ποσοστό της υφιστάμενης εκ σχεδιασμού διάρκειας ζωής των κατασκευαστικών στοιχείων της υποδομής η οποία υπολείπεται στις 10 Ιουνίου 2008 ή κατά την ημερομηνία εισαγωγής των νέων ρυθμίσεων περί διοδίων, εάν η ημερομηνία αυτή είναι μεταγενέστερη·
- β) το κόστος υποδομών ή βελτιώσεων υποδομής μπορεί να συμπεριλαμβάνει τυχόν ειδικές δαπάνες υποδομής που αποσκοπούν στη μείωση των οχλήσεων οι οποίες σχετίζονται με το θόρυβο ή στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, και τα ποσά που όντως κατέβαλε ο φορέας λειτουργίας και αντιστοιχούν σε αντικειμενικά περιβαλλοντικά στοιχεία, όπως είναι, παραδείγματος χάριν, η προστασία έναντι της μολύνσεως του εδάφους.

[διαγράφεται: [...]]

- 3) το άρθρο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 9 παράγραφος 1α, τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρούν ή να εισάγουν διόδια και τέλη χρήσης στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, ή σε ορισμένα τμήματα του εν λόγω δικτύου, και σε άλλα επιπλέον τμήματα του δικτύου αυτοκινητοδρόμων που δεν είναι τμήμα του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου υπό τις προϋποθέσεις που ορίζονται στις παραγράφους 3 έως **8α** [...] του παρόντος άρθρου και στα άρθρα 7α έως 7ια.
2. Η παράγραφος 1 δεν θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών, τηρουμένης της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να εφαρμόζουν διόδια και τέλη χρήσης σε άλλες οδούς, υπό την προϋπόθεση ότι η επιβολή διοδίων και τελών χρήσης σε τέτοιες άλλες οδούς δεν εισάγει διακρίσεις εις βάρος της διεθνούς κυκλοφορίας και δεν έχει ως αποτέλεσμα στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων μεταφορέων. Τα διόδια και τα τέλη χρήσης που επιβάλλονται σε οδούς πέραν αυτών που ανήκουν στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο και πέραν των αυτοκινητοδρόμων συμμορφώνονται με τους όρους των παραγράφων 3 και 4 του παρόντος άρθρου, του άρθρου 7α και του άρθρου 7ι παράγραφοι 1, 2 και 4.
- 2α. **Με την επιφύλαξη άλλων διατάξεων της παρούσας οδηγίας, τα διόδια και τα τέλη χρήσης για διάφορες κατηγορίες οχημάτων, όπως τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, τα βαρέα φορτηγά οχήματα, τα πούλμαν και τα λεωφορεία, τα ελαφρά οχήματα, τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και τα επιβατικά αυτοκίνητα, μπορούν να εισάγονται ή να διατηρούνται ανεξάρτητα το ένα από το άλλο.**
3. Τα κράτη μέλη δεν επιβάλλουν ταυτόχρονα διόδια και τέλη χρήσης σε μια συγκεκριμένη κατηγορία οχημάτων για τη χρήση ενός και του αυτού τμήματος του οδικού δικτύου. Ωστόσο, το κράτος μέλος που επιβάλλει τέλος χρήσης στο οδικό του δίκτυο μπορεί επίσης να επιβάλλει διόδια για τη χρήση γεφυρών, σιράγγων και ορεινών διαβάσεων.

Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να μην εφαρμόζουν το άρθρο 7γ παράγραφος 5 και το άρθρο 7ζ-α παράγραφος 1 στα διόδια αυτά για τη χρήση γεφυρών, σιράγγων και ορεινών διαβάσεων, εφόσον πληρούται μία ή και οι δύο από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) η εφαρμογή του άρθρου 7γ παράγραφος 5 και του άρθρου 7ζ-α παράγραφος 1 δεν θα ήταν τεχνικά εφικτή για την εισαγωγή αυτής της διαφοροποίησης για το συγκεκριμένο σύστημα διοδίων·
- β) η εφαρμογή του άρθρου 7γ παράγραφος 5 και του άρθρου 7ζ-α παράγραφος 1 θα οδηγούσε σε παράκαμψη των πιο ρυπογόνων οχημάτων με αρνητικές συνέπειες στην οδική ασφάλεια και τη δημόσια υγεία.

Το κράτος μέλος που αποφασίζει να μην εφαρμόσει το άρθρο 7γ παράγραφος 5 και το άρθρο 7ζ-α παράγραφος 1 σύμφωνα με το δεύτερο εδάφιο της παρούσας παραγράφου κοινοποιεί την απόφασή του στην Επιτροπή.

4. Τα διόδια και τα τέλη χρήσης δεν εισάγουν, άμεσα ή έμμεσα, διακρίσεις λόγω της ιθαγένειας του χρήστη του οδικού δικτύου, του κράτους μέλους ή της τρίτης χώρας όπου είναι εγκατεστημένος ο φορέας μεταφορών ή όπου έχει εκδοθεί η άδεια κυκλοφορίας του οχήματος, ή της προέλευσης ή του προορισμού της μεταφοράς.
- 4α. **Τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν μειωμένα διόδια ή τέλη χρήσης και να εξαιρούν οδικά τμήματα με χαμηλή ένταση της κυκλοφορίας σε αραιοκατοικημένες περιοχές.**
5. Τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν μειωμένα διόδια ή τέλη χρήσης ή απαλλαγές από την υποχρέωση καταβολής διοδίων ή τελών χρήσης για
 - i) βαρέα επαγγελματικά οχήματα που εξαιρούνται από την υποχρέωση εγκατάστασης και χρήσης συσκευής ελέγχου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁶ και
 - ii) **οιοδήποτε όχημα [...]** που εμπίπτει στις προϋποθέσεις του [...] άρθρου 6 παράγραφος 2 στοιχεία α), β) και (γ) της παρούσας οδηγίας.

⁶ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, για τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος καταργεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών και τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 60 της 28.2.2014, σ. 1)

6. [...]
7. [...] .
8. Έως [...] **[ΕΕ: να προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος συν οκτώ έτη]** όσον αφορά τα βαρέα [...] **φορτηγά** οχήματα, κράτος μέλος μπορεί να επιλέγει να επιβάλλει διόδια ή τέλη χρήσης μόνον σε **βαρέα φορτηγά** οχήματα με μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος τουλάχιστον 12 τόνων, εφόσον θεωρεί ότι η επέκταση του μέτρου σε **βαρέα φορτηγά** οχήματα με βάρος χαμηλότερο των 12 τόνων θα επέφερε:
- α) σημαντικές δυσμενείς επιπτώσεις επί της ελεύθερης ροής της κυκλοφορίας, του περιβάλλοντος, των επιπέδων θορύβου, της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της υγείας, ή της οδικής ασφάλειας, λόγω της εκτροπής της κυκλοφορίας·
 - β) διοικητικές δαπάνες πάνω από το [...] **15%** του πρόσθετου εισοδήματος το οποίο θα είχε δημιουργηθεί από την επέκταση αυτή· ή
 - γ) **αφορά κατηγορία οχημάτων η οποία δεν προκαλεί άνω του 10% του κόστους της υποκείμενης σε τέλη υποδομής.**

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

- 8α. Σε περίπτωση επιβολής διοδίων σε όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέγουν να ανακτήσουν ένα διαφορετικό ποσοστό κόστους από πούλμαν και λεωφορεία, αφενός, και από τα βαρέα φορτηγά οχήματα, αφετέρου.

9. [...]
10. [...] »·

4) Το άρθρο 7α αντικαθίσταται με το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7α

1. Τα τέλη χρήσης είναι ανάλογα με τη διάρκεια της χρήσης της υποδομής.
2. Εφόσον επιβάλλονται τέλη χρήσης σε σχέση με βαρέα επαγγελματικά οχήματα, η χρήση της υποδομής είναι διαθέσιμη για τις παρακάτω περιόδους τουλάχιστον: ημερήσια, εβδομαδιαία, μηνιαία και ετήσια. Το ύψος του μηνιαίου τέλους είναι κατ' ανώτατο όριο ίσο με το 10 % του ετήσιου τέλους, το εβδομαδιαίο τέλος ίσο κατ' ανώτατο όριο με το 5 % του ετήσιου τέλους και το ημερήσιο τέλος ίσο κατ' ανώτατο όριο με το 2 % του ετήσιου τέλους. **Κράτος μέλος μπορεί να εφαρμόζει αποκλειστικά ετήσια τέλη χρήσης στα οχήματα των οποίων η άδεια κυκλοφορίας έχει εκδοθεί σε αυτό.**

Τα κράτη μέλη καθορίζουν τέλη χρήσης, συμπεριλαμβανομένων των διοικητικών δαπανών, για όλες τις κατηγορίες βαρέων επαγγελματικών οχημάτων [...], σε ύψος που δεν υπερβαίνει τα μέγιστα όρια που καθορίζονται στο παράρτημα II.

3. Εφόσον επιβάλλονται τέλη χρήσης σε σχέση με επιβατικά 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 **33 %** του ετήσιου τέλους[...] **και** το μηνιαίο τέλος κατ' ανώτατο όριο ίσο με το **20 %** του ετήσιου τέλους. [...] Το τέλος των 10 ημερών είναι κατ' ανώτατο όριο ίσο με το **13 %** του ετήσιου τέλους.

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

Όσον αφορά τα καθεστώτα επιβολής τελών χρήσης που θεσπίστηκαν πριν [...] **[EE: να προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος]**, τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρούν τέλη πάνω από τα όρια που τίθενται στο πρώτο εδάφιο, που βρίσκονταν σε ισχύ πριν από την εν λόγω ημερομηνία και αντίστοιχα υψηλότερα τέλη για άλλες περιόδους χρήσης, σε συμμόρφωση με την αρχή της ίσης μεταχείρισης. Ωστόσο, συμμορφώνονται με τα όρια που τίθενται στο πρώτο εδάφιο καθώς και στο δεύτερο εδάφιο μόλις τεθούν σε ισχύ ρυθμίσεις περί διοδίων ή τελών που έχουν υποστεί ουσιαστική τροποποίηση και, το αργότερο, από την [...] **[EE: να προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος συν οκτώ έτη]**.

4. Όσον αφορά τα μικρά λεωφορεία και [...] **τα ελαφρά επαγγελματικά αυτοκίνητα**, τα κράτη μέλη συμμορφώνονται είτε με την παράγραφο 2 είτε με την παράγραφο 3. Τα κράτη μέλη [...] **μπορούν** ωστόσο να καθορίζουν [...] **διαφορετικές τιμές** τελών χρήσης για τα μικρά λεωφορεία και [...] **τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα** από αυτές για τα επιβατικά αυτοκίνητα [...].»

4α) Το άρθρο 7β αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7β

1. Το τέλος υποδομής **για βαρέα επαγγελματικά οχήματα** βασίζεται στην αρχή της ανάκτησης του κόστους των υποδομών. Το σταθμισμένο μέσο τέλος υποδομής **για βαρέα επαγγελματικά οχήματα** συναρτάται με το κόστος κατασκευής και το κόστος λειτουργίας, συντήρησης και ανάπτυξης του σχετικού δικτύου υποδομής. Το σταθμισμένο μέσο τέλος υποδομής μπορεί επίσης να περιλαμβάνει απόδοση επί του κεφαλαίου και/ή περιθώριο κέρδους βάσει των συνθηκών της αγοράς.
2. Το κόστος που λαμβάνεται υπ' όψιν συναρτάται με το δίκτυο ή το τμήμα του δικτύου για το οποίο επιβάλλονται τέλη υποδομής **για βαρέα επαγγελματικά οχήματα** και με τα οχήματα τα οποία υπόκεινται σε αυτά. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέγουν να ανακτούν μόνον κάποιο ποσοστό του εν λόγω κόστους».

- 5) Το άρθρο 7γ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7γ

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρούν ή να θεσπίζουν τέλος εξωτερικού κόστους που σχετίζεται με το κόστος λόγω κυκλοφορίας της ατμοσφαιρικής **ρύπανσης**, [...] της ηχορύπανσης, **των εκπομπών CO₂ ή [...] οιοδήποτε συνδυασμού των ανωτέρω.**

Όταν επιβάλλεται τέλος εξωτερικού κόστους για την ατμοσφαιρική ρύπανση ή την ηχορύπανση των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, [...] **τα κράτη μέλη το** διαφοροποιούν και [...] **το** καθορίζουν σύμφωνα με τις ελάχιστες απαιτήσεις και τις μεθόδους που αναφέρονται στο παράρτημα IIIα και συμμορφώνονται με τις τιμές αναφοράς του παραρτήματος IIIβ.

2. Το κόστος που λαμβάνεται υπόψη συναρτάται με το δίκτυο ή το τμήμα του δικτύου για το οποίο επιβάλλονται τέλη εξωτερικού κόστους και με τα οχήματα τα οποία υπόκεινται σε αυτά. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέγουν να ανακτούν μόνον κάποιο ποσοστό του εν λόγω κόστους.
3. Δεν επιβάλλεται τέλος εξωτερικού κόστους που αφορά την ατμοσφαιρική ρύπανση λόγω κυκλοφορίας στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που συμμορφώνονται με τα πλέον αυστηρά πρότυπα εκπομπών EURO.

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

- 3α. **Κράτος μέλος μπορεί να παρεκκλίνει από την απαίτηση διαφοροποίησης του τέλους υποδομής ή του τέλους χρήσης σύμφωνα με την παράγραφο 1α του άρθρου 7ζ-α, όταν επιβάλλεται τέλος εξωτερικού κόστους για εκπομπές CO₂ το οποίο διαφοροποιείται ανάλογα με τις τιμές αναφοράς του τέλους εξωτερικού κόστους για τις εκπομπές CO₂, όπως προβλέπεται στο παράρτημα IIIγ ή στην εκτελεστική πράξη που αναφέρεται στην παράγραφο 3γ.**

Τέλος εξωτερικού κόστους για εκπομπές CO₂ μπορεί να συνδυαστεί με τέλος υποδομής που διαφοροποιείται σύμφωνα με το άρθρο 7ζ-α.

- 3β. **Όσον αφορά τα λεωφορεία και τα πούλμαν, τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέξουν να εφαρμόσουν τιμές ίδιες ή χαμηλότερες από τις προβλεπόμενες στο παράρτημα IIIγ.**

3γ. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις, σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 9γ παράγραφος 3, για να καθορίσει τις τιμές αναφοράς του τέλους εξωτερικού κόστους για εκπομπές CO₂ για τα οχήματα των κατηγοριών εκπομπών CO₂ 2 και 3 που αναφέρονται στην παράγραφο 1α του άρθρου 7ζ-α, και για να αναθεωρήσει τις εν λόγω τιμές για τα οχήματα χαμηλών εκπομπών. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται εντός ενός έτους από τη δημοσίευση για πρώτη φορά από την Επιτροπή των δεδομένων αναφοράς εκπομπών CO₂ που είναι απαραίτητα για τους υπολογισμούς των τιμών του εξωτερικού κόστους για μια κατηγορία οχημάτων που αναφέρονται στο παράρτημα Πγ, σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242.

[3δ. διαγράφεται]

3ε. Κράτος μέλος μπορεί επίσης να εφαρμόζει υψηλότερα τέλη εξωτερικού κόστους για τις εκπομπές CO₂ από τις τιμές αναφοράς του παραρτήματος Πγ, υπό την προϋπόθεση ότι αυτό γίνεται κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις, και περιορίζεται σε τιμές διπλάσιες κατ' ανώτατο όριο των τιμών που καθορίζονται στο παράρτημα Πγ. Όταν κράτη μέλη εφαρμόζουν την παρούσα παράγραφο αιτιολογούν την απόφασή τους και την κοινοποιούν στην Επιτροπή.

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

5. Από την [...] *[ΕΕ: να προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος + τέσσερα έτη]*, όσα κράτη μέλη επιβάλλουν διόδια εφαρμόζουν τέλος εξωτερικού κόστους στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα τουλάχιστον για [...] μέρος του δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 1 όπου η περιβαλλοντική ζημία που προκαλείται από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα είναι **η σημαντικότερη**. [...] »⁷

⁷ **Να προστεθεί νέα αιτιολογική παράγραφος: Ένα κράτος μέλος θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να περιορίζει, κατά περίπτωση, την επιβολή τελών εξωτερικού κόστους στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα σε εκείνα τα τμήματα του δικτύου όπου επιβάλλονται τέλη υποδομής.**

5α) Το άρθρο 7δ αντικαθίσταται με το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7δ

Έως έξι μήνες μετά την έγκριση μελλοντικών και αυστηρότερων προτύπων εκπομπών EURO, η Επιτροπή υποβάλλει, κατά περίπτωση, νομοθετική πρόταση για τον καθορισμό των αντίστοιχων τιμών αναφοράς στο παράρτημα ΠΙβ.»

6) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 7δα:

«Άρθρο 7δα

1. Τα κράτη μέλη μπορούν, σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα V, να θεσπίζουν τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης σε οποιοδήποτε τμήμα του οδικού τους δικτύου που υφίσταται κυκλοφοριακή συμφόρηση. Το τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης μπορεί να επιβάλλεται μόνο στα τμήματα εκείνα των οδών που υφίστανται τακτικά κυκλοφοριακή συμφόρηση και μόνο κατά τα χρονικά διαστήματα που υφίσταται συνήθως η εν λόγω συμφόρηση.
2. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τα τμήματα των οδών και τις χρονικές περιόδους που αναφέρονται στην παράγραφο 1 βάσει αντικειμενικών κριτηρίων που σχετίζονται με το επίπεδο έκθεσης του οδικού δικτύου και του γύρω χώρου σε κυκλοφοριακή συμφόρηση, όπως ο μέσος χρόνος καθυστέρησης ή το μήκος των σειρών αναμονής.
3. Τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης που επιβάλλεται σε οποιοδήποτε τμήμα του οδικού δικτύου εφαρμόζεται χωρίς διακρίσεις σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων, σύμφωνα με τους τυποποιημένους συντελεστές ισοδυναμίας του παραρτήματος V. **Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν, εξ ολοκλήρου ή εν μέρει, από το τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης τα μικρά λεωφορεία, τα πούλμαν και τα λεωφορεία.**
4. Το τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης αντανακλά το κόστος που επιβάλλεται από ένα όχημα στους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου και έμμεσα στην κοινωνία, [...] **και [...]** **συμμορφώνεται προς τις τιμές αναφοράς που ορίζονται στο παράρτημα VI για οποιονδήποτε τύπο οδικού δικτύου και καθορίζεται σύμφωνα με τις ελάχιστες απαιτήσεις που αναφέρονται στο παράρτημα V. Όταν κράτος μέλος προτίθεται να επιβάλει υψηλότερα τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης σε σχέση με τις τιμές αναφοράς που καθορίζονται στο παράρτημα VI, ενημερώνει την Επιτροπή σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παραρτήματος V.**

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

6α) Οι παράγραφοι 1 και 2 του άρθρου 7ε αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

- «1. Τα κράτη μέλη υπολογίζουν το μέγιστο ύψος του τέλους υποδομής **για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα** χρησιμοποιώντας μεθοδολογία η οποία στηρίζεται στις βασικές αρχές υπολογισμού που καθορίζονται στο **άρθρο 7β και στο** παράρτημα III.
2. Όσον αφορά τα διόδια εκ παραχωρήσεως, το μέγιστο ύψος του τέλους υποδομής **για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα** είναι ισοδύναμο ή κατώτερο του ύψους το οποίο θα προέκυπτε από τη χρησιμοποίηση μεθοδολογίας στηριζόμενης στις βασικές αρχές υπολογισμού που καθορίζονται στο **άρθρο 7β και στο** παράρτημα III. Ο υπολογισμός αυτού του ισοδυνάμου γίνεται με βάση περίοδο αναφοράς εύλογης διάρκειας ανάλογα με τη φύση της παραχώρησης».
- 7) Τα άρθρα 7στ και 7ζ αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7στ

1. Κατόπιν ενημέρωσης της Επιτροπής, τα κράτη μέλη μπορούν να προσθέσουν προσαύξηση στο τέλος υποδομής που επιβάλλεται σε συγκεκριμένα τμήματα του οδικού δικτύου στα οποία σημειώνεται τακτικά κυκλοφοριακή συμφόρηση, ή των οποίων η χρήση από οχήματα προκαλεί σημαντικές περιβαλλοντικές ζημίες, εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:
- α) τα έσοδα από την προσαύξηση επενδύονται στη χρηματοδότηση **της ανάπτυξης υπηρεσιών μεταφορών, ή της κατασκευής ή συντήρησης** της υποδομής μεταφορών του κεντρικού δικτύου που προσδιορίζεται σύμφωνα με το κεφάλαιο III του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013, οι οποίες συμβάλλουν άμεσα στην ελάφρυνση της κυκλοφοριακής συμφόρησης ή της περιβαλλοντικής ζημιάς και βρίσκονται στον ίδιο διάδρομο μεταφορών με το οδικό τμήμα στο οποίο επιβάλλεται η προσαύξηση·

- β) η προσαύξηση δεν υπερβαίνει το 15 % του σταθμισμένου μέσου τέλους υποδομής που υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 7β παράγραφος 1 και το άρθρο 7ε, εκτός αν τα απορρέοντα έσοδα επενδύονται σε διασυνοριακά τμήματα διαδρόμων κεντρικού δικτύου, οπότε η προσαύξηση δεν υπερβαίνει το 25%. **Όταν δύο ή περισσότερα κράτη μέλη εφαρμόζουν προσαύξηση στον ίδιο διάδρομο, η προσαύξηση δεν υπερβαίνει το 50%.**
- γ) η επιβολή της προσαύξησης δεν αποβαίνει εις βάρος των εμπορικών μεταφορών σε σχέση με άλλους χρήστες του οδικού δικτύου.
- δ) πριν από την επιβολή της προσαύξησης, υποβάλλονται στην Επιτροπή περιγραφή της επακριβούς τοποθεσίας επιβολής της προσαύξησης και έγγραφο το οποίο αποδεικνύει την ύπαρξη απόφασης για χρηματοδότηση της κατασκευής των διαδρόμων κεντρικού δικτύου κατά το στοιχείο α).
- ε) η περίοδος εφαρμογής της προσαύξησης καθορίζεται και περιορίζεται εκ των προτέρων και συνάδει, όσον αφορά τα αναμενόμενα έσοδα, με τα χρηματοοικονομικά σχέδια και την ανάλυση κόστους/οφέλους για τα έργα που συγχρηματοδοτούνται με τα έσοδα από την προσαύξηση.
- 1α. Σε περίπτωση νέων διασυνοριακών έργων, επιτρέπεται να προστεθεί προσαύξηση μόνο εφόσον συμφωνούν όλα τα κράτη μέλη που εμπλέκονται στα εν λόγω έργα.
2. Επιτρέπεται προσαύξηση τέλους υποδομής που διαφοροποιείται σύμφωνα με το άρθρο 7ζ, 7ζ-α ή 7ζα.
3. Μετά την παραλαβή των απαιτούμενων πληροφοριών από κράτος μέλος το οποίο σκοπεύει να επιβάλει προσαύξηση, η Επιτροπή διαβιβάζει τις εν λόγω πληροφορίες στα μέλη της επιτροπής του άρθρου 9γ. Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι η προγραμματιζόμενη προσαύξηση δεν πληροί τους όρους που προβλέπονται στην παράγραφο 1, ή εάν κρίνει ότι η σχεδιαζόμενη προσαύξηση θα έχει σημαντικό δυσμενή αντίκτυπο στην οικονομική ανάπτυξη περιφερειακών περιοχών, δύναται, με εκτελεστικές πράξεις, να απορρίπτει τα σχέδια που έχουν υποβληθεί από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος όσον αφορά την επιβολή τελών ή να ζητά την τροποποίησή τους. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη [...] διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 9γ [...] **παράγραφος 3.**

4. [...]
5. Δεν μπορεί να επιβάλλεται προσαύξηση σε τμήματα το οδικού δικτύου όπου επιβάλλεται τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Άρθρο 7ζ

1. [...] Το τέλος υποδομής επιτρέπεται επίσης να διαφοροποιείται με σκοπό τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, την ελαχιστοποίηση των ζημιών στην υποδομή και τη βέλτιστη δυνατή χρήση της σχετικής υποδομής ή την προώθηση της οδικής ασφάλειας, εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:
- α) η διαφοροποίηση είναι διαφανής, δημοσιοποιείται και διατίθεται επί ίσοις όροις σε όλους τους χρήστες·
 - β) η διαφοροποίηση εφαρμόζεται ανάλογα με την ώρα της ημέρας, τον τύπο της ημέρας ή την εποχή·
 - γ) το τέλος υποδομής δεν υπερβαίνει κατά ποσοστό μεγαλύτερο από 175 % το μέγιστο ύψος του σταθμισμένου μέσου τέλους υποδομής, όπως αναφέρεται στο άρθρο 7β·
 - δ) οι περίοδοι αιχμής κατά τις οποίες επιβάλλονται υψηλότερα τέλη υποδομής με σκοπό τη μείωση της συμφόρησης δεν υπερβαίνουν τις πέντε ώρες ημερησίως·
 - ε) η διαφοροποίηση σχεδιάζεται και εφαρμόζεται με διαφάνεια και χωρίς να επηρεάζονται τα έσοδα σε τμήμα του οδικού δικτύου που παρουσιάζει προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης, με την προσφορά μειωμένων διοδίων για τους [...] **χρήστες του οδικού δικτύου** που ταξιδεύουν κατά τη διάρκεια περιόδων εκτός κυκλοφοριακής αιχμής, και την επιβολή αυξημένων διοδίων στους [...] **χρήστες του οδικού δικτύου** που ταξιδεύουν κατά τις ώρες αιχμής στο ίδιο τμήμα του οδικού δικτύου·
 - στ) δεν επιβάλλεται τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης στο σχετικό τμήμα του οδικού δικτύου.**

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

2. Έως ότου [...] εφαρμοστεί η διαφοροποίηση των τελών υποδομής και των τελών χρήσης που αναφέρονται στο άρθρο 7ζ, όσον αφορά τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, τα κράτη μέλη διαφοροποιούν το τέλος υποδομής ανάλογα με την κατηγορία εκπομπών EURO του οχήματος κατά τρόπο ώστε το τέλος υποδομής να μην υπερβαίνει κατά ποσοστό μεγαλύτερο από 100 % το ίδιο τέλος για ισοδύναμα οχήματα που ικανοποιούν τα πιο αυστηρά πρότυπα εκπομπών. Όταν ολοκληρωθεί η διαφοροποίηση των τελών υποδομής και των τελών χρήσης σύμφωνα με το άρθρο 7ζ-α, τα κράτη μέλη διακόπτουν τη διαφοροποίηση ανάλογα με την κατηγορία εκπομπών EURO. [...]

Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόσουν μείωση έως και 75 % για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών συγκριτικά με το τέλος που αφορά τα πλέον αυστηρά πρότυπα εκπομπών από την [EE: να προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας].

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

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

Οι οποιεσδήποτε τέτοιες παρεκκλίσεις ή απαλλαγές κοινοποιούνται στην Επιτροπή.

3. Εφόσον, σε περίπτωση ελέγχου, ο οδηγός ή, κατά περίπτωση, ο φορέας μεταφορών αδυνατεί να παρουσιάσει τα δικαιολογητικά του οχήματος που απαιτούνται προκειμένου να επιβεβαιωθεί η κατηγορία εκπομπών του οχήματος για τους σκοπούς της παραγράφου 2, **και εφόσον ο πάροχος της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Τηλεδιοδίων (EYT), κατά περίπτωση, αδυνατεί να παράσχει αυτές τις πληροφορίες**, τα κράτη μέλη δύναται να επιβάλλουν διόδια μέχρι το μέγιστο προβλεπόμενο όριο.

4. Οι διαφοροποιήσεις που αναφέρονται στο παρόν άρθρο δεν σχεδιάζονται έτσι ώστε να αποφέρουν μεταβολές στα έσοδα.

7α) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 7ζ-α:

«Άρθρο 7ζ-α

1. Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν διαφοροποίηση των τελών υποδομής και των τελών χρήσης για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

Η διαφοροποίηση εφαρμόζεται σε επιμέρους ομάδα βαρέων επαγγελματικών οχημάτων δύο έτη μετά την έναρξη ισχύος της εκτελεστικής πράξης που αφορά την εν λόγω επιμέρους ομάδα, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 2 ή 3.

Από την εν λόγω ημερομηνία, τα κράτη μέλη διακόπτουν τη διαφοροποίηση ανάλογα με την κατηγορία εκπομπών EURO που προβλέπεται στο άρθρο 7ζ όσον αφορά το εν λόγω βαρύ επαγγελματικό όχημα.

1α. Τα κράτη μέλη καθορίζουν για κάθε τύπο βαρέος επαγγελματικού οχήματος τις ακόλουθες κατηγοριών εκπομπών CO₂:

- α) Κατηγορία εκπομπών CO₂ 1 - οχήματα που δεν εμπίπτουν σε καμία από τις κατηγορίες εκπομπών CO₂ που αναφέρονται στα στοιχεία β) έως ε)·
- β) Κατηγορία εκπομπών CO₂ 2 - οχήματα με εκπομπές CO₂ κατώτερες από ή ίσες με τη δεύτερη τιμή αναφοράς της συγκεκριμένης επιμέρους ομάδας οχημάτων στην οποία ανήκουν, αλλά δεν εμπίπτουν σε καμία από τις κατηγορίες εκπομπών CO₂ που αναφέρονται στα στοιχεία γ) έως ε)·
- γ) Κατηγορία εκπομπών CO₂ 3 - οχήματα με εκπομπές CO₂ κατώτερες από ή ίσες με την πρώτη τιμή αναφοράς της συγκεκριμένης επιμέρους ομάδας οχημάτων στην οποία ανήκουν, αλλά δεν εμπίπτουν σε καμία από τις κατηγορίες εκπομπών CO₂ που αναφέρονται στα στοιχεία δ) έως ε)·

δ) Κατηγορία εκπομπών CO₂ 4 - βαρέα επαγγελματικά οχήματα χαμηλών εκπομπών, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 παράγραφος 12 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242.

ε) Κατηγορία εκπομπών CO₂ 5 - οχήματα μηδενικών εκπομπών.

1β. Το ανώτατο ύψος του τέλους υποδομής ή του τέλους χρήσης, για μια δεδομένη κατηγορία βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, επιβάλλεται στα οχήματα που εμπίπτουν στην κατηγορία εκπομπών CO₂ 1. Μειωμένα τέλη επιβάλλονται στα οχήματα που εμπίπτουν στις κατηγορίες εκπομπών CO₂ 2, 3, 4 και 5 ως εξής:

- Κατηγορία εκπομπών CO₂ 2 - μείωση 5% έως 15% συγκριτικά με το τέλος που επιβάλλεται για την κατηγορία εκπομπών CO₂ 1.
- Κατηγορία εκπομπών CO₂ 3 - μείωση 15% έως 30% συγκριτικά με το τέλος που επιβάλλεται για την κατηγορία εκπομπών CO₂ 1.
- Κατηγορία εκπομπών CO₂ 4 - μείωση 30% έως 50% συγκριτικά με το τέλος που επιβάλλεται για την κατηγορία εκπομπών CO₂ 1.
- Κατηγορία εκπομπών CO₂ 5 - μείωση 50% έως 75% συγκριτικά με το τέλος που επιβάλλεται για την κατηγορία εκπομπών CO₂ 1.

2. Για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που αναφέρονται στα σημεία α) έως δ) του άρθρου 2 παράγραφος 1 του κανονισμού 2019/1242, η Επιτροπή καθορίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, την πρώτη και τη δεύτερη τιμή αναφοράς όπως ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 30 και 31, αντίστοιχα, σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 9γ παράγραφος 3. Οι εν λόγω τιμές αναφοράς βασίζονται στα δεδομένα παρακολούθησης που αναφέρονται στο άρθρο 1 δεύτερο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242. Η Επιτροπή εκδίδει τις εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εντός 6 μηνών από τη δημοσίευση των εκπομπών αναφοράς CO₂, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242, που αφορούν συγκεκριμένη επιμέρους ομάδα βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.

Επιπλέον, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 9γ παράγραφος 3, καθορίζοντας νέες τιμές αναφοράς εντός 6 μηνών από την έναρξη ισχύος οιασδήποτε σχετικής προσαρμογής των εκπομπών αναφοράς CO₂ που εγκρίνεται δυνάμει του άρθρου 11 παράγραφος 2 του κανονισμού 2019/1242.

3. Όσον αφορά τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που δεν καλύπτονται από την παράγραφο 2, η Επιτροπή καθορίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, την πρώτη και τη δεύτερη τιμή αναφοράς με βάση τις εκπομπές CO₂ για κάθε ομάδα βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που δημοσιεύονται σύμφωνα με το άρθρο 10 του κανονισμού 2018/956. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 9γ παράγραφος 3 και εντός ενός έτους από την υποβολή των δεδομένων στην Επιτροπή σύμφωνα με τον κανονισμό 2018/956.

Για τον καθορισμό της κατηγορίας εκπομπών CO₂ 4, η Επιτροπή εφαρμόζει τη μεθοδολογία που περιγράφεται στο σημείο 3 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242.

4. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις, σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 9γ παράγραφος 3, ώστε να προσαρμόσει, για τα οχήματα που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3 βάσει των τελευταίων δεδομένων παρακολούθησης, τις τιμές εκατοστημορίου που ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφοι 30 και 31, με σκοπό τον διαχωρισμό των κατηγοριών εκπομπών CO₂ που αναφέρονται στην παράγραφο 1α. Η πρώτη εκτελεστική πράξη εκδίδεται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026, και στη συνέχεια ανά πενταετία.

Οι προσαρμοσμένες τιμές ισχύουν 12 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της εν λόγω εκτελεστικής πράξης.

7. Οι διαφοροποιήσεις που αναφέρονται στο παρόν άρθρο δεν σχεδιάζονται έτσι ώστε να αποφέρουν μεταβολές στα έσοδα».

- 8) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 7ζα:

«Άρθρο 7ζα

1. Όσον αφορά τα ελαφρά οχήματα, τα κράτη μέλη μπορούν να διαφοροποιήσουν τα διόδια και τα τέλη χρήσης ανάλογα με τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του οχήματος, όπως αυτές καθορίζονται από τις τιμές των ειδικών εκπομπών CO₂ «συνδυασμένη» και «σταθμισμένη» οι οποίες καταγράφονται στη θέση 49 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης του οχήματος, και από την κατηγορία εκπομπών Euro του οχήματος.

Οι χαμηλότεροι συντελεστές διοδίων και τελών χρήσης επιβάλλονται σε επιβατικά και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που πληρούν αμφότερες τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) οι ειδικές εκπομπές CO₂ που παράγουν, οι οποίες καθορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής⁸, είναι μηδενικές ή κάτω από τα ακόλουθα επίπεδα:
- i) για την περίοδο 2021-2024, τον μέσο όρο των στόχων των ειδικών εκπομπών που ορίζονται για κάθε μεμονωμένο κατασκευαστή σύμφωνα με το σημείο 4 των μερών Α και Β, αντίστοιχα, του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁹, σταθμισμένο επί του αριθμού των καινούριων ταξινομημένων επιβατικών ή ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων κατά το εν λόγω έτος·
 - ii) για την περίοδο 2025-2029, τους στόχους για το σύνολο του στόλου της ΕΕ που ορίζονται σύμφωνα με το σημείο 6.1.1. των αντίστοιχων μερών Α και Β του παραρτήματος Ι του ως άνω κανονισμού·
 - iii) για την περίοδο 2030 και έπειτα, τους στόχους για το σύνολο του στόλου της ΕΕ που ορίζονται σύμφωνα με το σημείο 6.1.2. των αντίστοιχων μερών Α και Β του παραρτήματος Ι του ως άνω κανονισμού·
- β) οι εκπομπές ρύπων που παράγουν, οι οποίες καθορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, είναι αυτές που προβλέπονται στον πίνακα του παραρτήματος VII της παρούσας οδηγίας.

⁸ Κανονισμός (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, της 1ης Ιουνίου 2017, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 της Επιτροπής και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής

⁹ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και με την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011

3. Εφόσον, σε περίπτωση ελέγχου, ο οδηγός, ή ο φορέας μεταφορών, **ή ο πάροχος της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Τηλεδιοδίων (ΕΥΤ), κατά περίπτωση**, αδυνατεί να επιβεβαιώσει τα επίπεδα των εκπομπών του οχήματος, τα κράτη μέλη δύνανται να επιβάλλουν διόδια ή ετήσια τέλη χρήσης μέχρι το μέγιστο προβλεπόμενο ύψος».

9) το άρθρο 7η τροποποιείται ως εξής:

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

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

αα) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος 1α ως εξής:

«1α. Όταν διαβιβάζουν πληροφορίες στην Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 1, τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέψουν ή να συμπεριλάβουν περισσότερες από μία τροποποιήσεις της ρύθμισης περί διοδίων με τέλος υποδομής. Η εφαρμογή τέτοιας προβλεφθείσας τροποποίησης, για την οποία έχει ήδη λάβει γνώση η Επιτροπή, δεν υπόκειται στις διατάξεις της παραγράφου 1.»

β) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Πριν από την επιβολή νέων ή ουσιωδώς τροποποιημένων ρυθμίσεων περί διοδίων με τέλος εξωτερικού κόστους, τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με το οικείο δίκτυο, τα προβλεπόμενα τέλη ανά κατηγορία οχήματος και την κατηγορία εκπομπών **και ενημερώνουν, όπου χρειάζεται, την Επιτροπή σύμφωνα με το σημείο (2) του παραρτήματος IIIα ή το σημείο (2) του παραρτήματος V**»·

γ) η παράγραφος 4 απαλείφεται·

(10) το άρθρο 7θ τροποποιείται ως εξής:

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

- «β) οι εν λόγω εκπτώσεις ή μειώσεις αντικατοπτρίζουν την πραγματική εξοικονόμηση διοικητικών δαπανών από την αντιμετώπιση των τακτικών χρηστών σε σχέση με τους περιστασιακούς χρήστες·
- γ) οι εν λόγω εκπτώσεις ή μειώσεις δεν υπερβαίνουν το 13 % του τέλους υποδομής το οποίο καταβάλλουν ισοδύναμα οχήματα που δεν είναι επιλέξιμα για την έκπτωση ή τη μείωση.»·

αα) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος 2α ως εξής:

«2α. Τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέψουν εκπτώσεις ή μειώσεις του τέλους υποδομής για επιβατικά αυτοκίνητα στην περίπτωση συχνών χρηστών ιδίως σε περιοχές διάσπαρτης δόμησης και στα περίχωρα των πόλεων. Μείωση εσόδων λόγω χορήγησης έκπτωσης σε συχνούς χρήστες δεν επιβαρύνει άλλους λιγότερο συχνούς χρήστες.»

β) η παράγραφος 3 τροποποιείται ως εξής:

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

11) το άρθρο 7ι τροποποιείται ως εξής:

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

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

β) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Σε περίπτωση που κράτος μέλος επιβάλλει διόδια σε όχημα, το συνολικό ποσό των διοδίων, το ποσό του τέλους υποδομής, το ποσό του τέλους εξωτερικού κόστους και το ποσό του τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης, όπου επιβάλλονται, αναφέρονται σε απόδειξη που χορηγείται στον χρήστη του οδικού δικτύου, κατά το δυνατόν με ηλεκτρονικά μέσα. **Οι χρήστες του οδικού δικτύου μπορούν να συμφωνήσουν να μην τους χορηγηθεί απόδειξη.**»

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

«Όταν είναι οικονομικά εφικτό, τα κράτη μέλη διενεργούν την επιβολή και είσπραξη τέλους εξωτερικού κόστους και τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης μέσω συστήματος **τηλεδιοδίων** το οποίο πληροί τις [...] **διατάξεις** του άρθρου [...] **3 παράγραφος 1** της οδηγίας [...] (ΕΕ) 2019/520.»

- 12) το άρθρο 7ια αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7ια

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

- 13) στο άρθρο 8, **τα στοιχεία α) και β) της παραγράφου 2 [...] αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:**

[...] [...] **«α) η καταβολή των κοινών τελών χρήσης παρέχει πρόσβαση στο δίκτυο, όπως ορίζεται από τα συμμετέχοντα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφοι 1 και 2·**

β) το ύψος των κοινών τελών χρήσης καθορίζεται από τα συμμετέχοντα κράτη μέλη σε επίπεδα που δεν υπερβαίνουν τους μέγιστους συντελεστές του άρθρου 7α.»

- 14) το άρθρο 9 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 2, το δεύτερο εδάφιο διαγράφεται·

[...] [...] [...] [...] [...] .»·

14α) στο άρθρο 9γ προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 3:

«3. **Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.»**

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

«Άρθρο 9δ

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

Άρθρο 9ε

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο [...] άρθρο 9δ ανατίθεται στην Επιτροπή για [...] **περίοδο πέντε ετών** από την **[EE: να προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας]**. Η 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.

3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο [...] άρθρο 9δ μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Η ανάκληση παράγει αποτελέσματα από την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται στην απόφαση. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.
4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διαβουλεύεται με εμπειρογνώμονες οι οποίοι ορίζονται από κάθε κράτος μέλος σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στη διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση της νομοθεσίας της 13ης Απριλίου 2016.
5. Η Επιτροπή, μόλις εκδώσει μια πράξη κατ' εξουσιοδότηση, την κοινοποιεί ταυτοχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του [...] άρθρου 9δ τίθεται σε ισχύ εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου, η περίοδος αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες.»
- 16) τα άρθρα 9στ και 9ζ απαλείφονται·
- 17) το άρθρο 10α αντικαθίσταται με το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 10α

1. Τα ποσά σε ευρώ που ορίζονται στο παράρτημα II και τα ποσά σε λεπτά που ορίζονται στον πίνακα[...] 1 [...] του παραρτήματος IIIβ προσαρμόζονται ανά διετία προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι αλλαγές του πανευρωπαϊκού εναρμονισμένου δείκτη των τιμών καταναλωτή, εξαιρουμένης της ενέργειας και των μη μεταποιημένων προϊόντων, όπως δημοσιεύεται από την Επιτροπή (Eurostat). Η πρώτη προσαρμογή πραγματοποιείται έως την 31η Μαρτίου [***ΕΕ: να προστεθεί το έτος που έπεται των δύο ετών μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας***].

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

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

- 18) το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 11

1. **Κάθε πέντε χρόνια** [...], τα κράτη μέλη δημοσιεύουν σε συγκεντρωτική μορφή έκθεση σχετικά με τα διόδια και τα τέλη χρήσης που επιβάλλονται στην επικράτειά τους[...].
2. Η έκθεση που δημοσιεύεται σύμφωνα με την παράγραφο 1 περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με:
 - α) το τέλος εξωτερικού κόστους που εισπράττεται για κάθε συνδυασμό κατηγορίας οχημάτων, τύπου οδικού δικτύου και χρονικής περιόδου·
 - β) τη διαφοροποίηση των τελών υποδομής **ή των τελών χρήσης** ανάλογα με **την κατηγορία του οχήματος και τον τύπο του βαρέος επαγγελματικού οχήματος**[...].
 - γ) το σταθμισμένο μέσο τέλος [...] υποδομής και τα συνολικά έσοδα από τα τέλη υποδομής[...].
 - δ) το σύνολο των εσόδων από τέλη εξωτερικού κόστους·
 - ε) το σύνολο των εσόδων από τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης·

- στ) το σύνολο των εσόδων από διόδια και/ή τέλη χρήσης·
- ζ) πληροφορίες σχετικά με τη χρήση των εσόδων που προέκυψαν από την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και τον τρόπο με τον οποίο η εν λόγω χρήση έδωσε στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να επιτύχουν τους στόχους που αναφέρονται στο άρθρο 9 παράγραφος 2 [...].

[...]

[...]

3. [...] [...] [...] [...]

4. [...]

5. [...] »·

([...] **19**) Τα παραρτήματα τροποποιούνται ως εξής:

- α) Τα παραρτήματα 0, IIIα, IIIβ και IV τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα της παρούσας οδηγίας.
- β) Τα παραρτήματα **IIIγ**, V, VI και VII προστίθενται όπως παρατίθενται στο παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία το αργότερο έως την **[ΕΕ: να προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος συν 2 έτη]**. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

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

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

Άρθρο 3

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

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

<i>Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο</i>	<i>Για το Συμβούλιο</i>
<i>Ο Πρόεδρος</i>	<i>Ο Πρόεδρος</i>

Παράρτημα του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ

1) Τα παραρτήματα 0, III, IIIα, IIIβ και IV τροποποιούνται ως εξής:

α) στο παράρτημα 0, το τμήμα 3 τροποποιείται ως εξής:

[...] [...] [...] (iii) προστίθεται το ακόλουθο κείμενο:

«Όρια εκπομπών Euro VI

	Οριακές τιμές							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Μάζα PM (mg/kWh)	Αριθμός PM (mg/kWh)
WHSC (CI)	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHTC (CI)	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI)	4000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Σημείωση:

PI = Επιβαλλόμενη ανάφλεξη.

CI = Ανάφλεξη με συμπίεση.

1) Το επιτρεπόμενο όριο του στοιχείου NO₂ στην οριακή τιμή των NO_x μπορεί να καθοριστεί σε μεταγενέστερο στάδιο.»

β) το παράρτημα ΙΙΙ τροποποιείται ως εξής:

i) το τμήμα 2 τροποποιείται ως εξής:

- στο σημείο 2.1., η έκτη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«- 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 4¹⁰.»·

- στο σημείο 2.2., η δεύτερη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«- 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.»·

ii) στην παράγραφο 4, ο τίτλος και η πρώτη περίπτωση αντικαθίστανται με το ακόλουθο κείμενο:

«4. ΜΕΡΙΔΙΟ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΒΑΡΕΩΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ, ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΙΣΟΔΥΝΑΜΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ

– Ο υπολογισμός των διοδίων βασίζεται στο υφιστάμενο ή προβλεπόμενο μερίδιο οχηματοχιλιομέτρων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων αναπροσαρμοσμένων, ενδεχομένως, βάσει συντελεστών ισοδυναμίας, ώστε να λαμβάνεται δεόντως υπόψη το αυξημένο κόστος κατασκευής και επισκευής της υποδομής για χρήση από βαρέα επαγγελματικά οχήματα.»·

¹⁰ Κατά την εφαρμογή των συντελεστών ισοδυναμίας από τα κράτη μέλη μπορεί να λαμβάνεται υπόψη η σταδιακή κατασκευή οδών ή προσέγγιση βασιζόμενη σε μεγαλύτερη διάρκεια ζωής

γ) Το παράρτημα IIIα αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IIIα

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΕΛΟΥΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

Το παρόν παράρτημα καθορίζει τις ελάχιστες απαιτήσεις για την επιβολή τέλους εξωτερικού κόστους και, εφόσον συντρέχει περίπτωση, για τον υπολογισμό του μέγιστου τέλους εξωτερικού κόστους.

1. Καλυπτόμενα τμήματα του οδικού δικτύου

Το κράτος μέλος προσδιορίζει επακριβώς το τμήμα ή τα τμήματα του οδικού δικτύου τους που αποτελούν αντικείμενο τέλους εξωτερικού κόστους.

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:

- η χρήση του οδικού δικτύου όπου θα επιβληθεί το τέλος εξωτερικού κόστους από τα οχήματα προκαλεί ζημιές 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 **άλλη ισοδύναμη πηγή δεδομένων**, 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.

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 ή **το παράρτημα ΙΙΓ**, κοινοποιεί στην Επιτροπή τον καθορισμό της κατηγορίας των οχημάτων βάσει της οποίας διαφοροποιείται το τέλος εξωτερικού κόστους. **Κατά περίπτωση**, κοινοποιεί [...] 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 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.

3. Ύψος του τέλους

Το παρόν τμήμα εφαρμόζεται στις περιπτώσεις που κράτος μέλος προτίθεται να επιβάλλει υψηλότερα τέλη εξωτερικού κόστους από τις τιμές αναφοράς που καθορίζονται στο παράρτημα ΙΙΒ ή **το παράρτημα ΙΙΓ**.

Για κάθε κατηγορία οχημάτων, τύπο οδικού δικτύου και χρονική περίοδο, **ανάλογα με την περίπτωση**, το κράτος μέλος ή, κατά περίπτωση, η ανεξάρτητη αρχή καθορίζει ενιαίο συγκεκριμένο ποσό. Η επακόλουθη διάρθρωση της χρέωσης είναι διαφανής, δημοσιοποιείται και διατίθεται επί ίσοις όροις σε όλους τους χρήστες. Η δημοσίευση θα πρέπει να γίνεται εγκαίρως πριν από την εφαρμογή. Δημοσιοποιούνται όλες οι παράμετροι, τα δεδομένα και λοιπές πληροφορίες που απαιτούνται για την κατανόηση του τρόπου υπολογισμού των διαφόρων στοιχείων εξωτερικού κόστους.

Κατά τον καθορισμό των τελών, το κράτος μέλος ή, κατά περίπτωση, η ανεξάρτητη αρχή στηρίζεται στη αρχή της αποτελεσματικής τιμολόγησης, που σημαίνει καθορισμό τιμής πλησίον του κοινωνικού οριακού κόστους της χρήσης του οχήματος που χρεώνεται.

Το τέλος καθορίζεται αφού ληφθεί υπόψη ο κίνδυνος παράκαμψης της κυκλοφορίας σε συνδυασμό με την έλλειψη δυσμενών επιπτώσεων στην οδική ασφάλεια, το περιβάλλον και την κυκλοφοριακή συμφόρηση, και εξετασθούν λύσεις για τον μετριασμό των επιπτώσεων των εν λόγω κινδύνων.

Το κράτος μέλος ή, κατά περίπτωση, η ανεξάρτητη αρχή παρακολουθεί την αποτελεσματικότητα του καθεστώτος επιβολής τελών όσον αφορά τη μείωση της ζημίας που προκαλούν στο περιβάλλον οι οδικές μεταφορές. Προσαρμόζει ανά διετία, κατά περίπτωση, τη διάρθρωση χρέωσης και το συγκεκριμένο ύψος του τέλους που έχει καθοριστεί για δεδομένη κατηγορία οχημάτων, τύπο οδικού δικτύου και χρονική περίοδο, βάσει των αλλαγών της προσφοράς και της ζήτησης για μεταφορές.

4. Στοιχεία εξωτερικού κόστους

4.1. Κόστος ατμοσφαιρικής ρύπανσης λόγω κυκλοφορίας

Όταν κράτος μέλος προτίθεται να επιβάλλει υψηλότερα τέλη εξωτερικού κόστους από τις τιμές αναφοράς που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙΙβ, το εν λόγω κράτος μέλος ή, κατά περίπτωση, η ανεξάρτητη αρχή υπολογίζει το κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης λόγω κυκλοφορίας που χρεώνεται εφαρμόζοντας τον ακόλουθο μαθηματικό τύπο:

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

όπου:

- PCV_{ij} = το κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης οχήματος κατηγορίας i σε οδικό δίκτυο τύπου j (ευρώ/οχηματοχιλιόμετρο)
- EF_{ik} = συντελεστής εκπομπών του ρύπου k και του οχήματος κατηγορίας i (γραμμάριο/οχηματοχιλιόμετρο)
- PC_{jk} = κόστος του ρύπου k για οδικό δίκτυο τύπου j (ευρώ/γραμμάριο)

Οι συντελεστές εκπομπών είναι οι ίδιοι με εκείνους που χρησιμοποιούν τα κράτη μέλη για να καταρτίζουν τις εθνικές απογραφές εκπομπών που προβλέπονται από την οδηγία (ΕΕ) 2016/2284 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2016, σχετικά με τη μείωση των εθνικών εκπομπών ορισμένων ατμοσφαιρικών ρύπων¹¹ (που απαιτεί χρήση του εγχειριδίου EMEP/EEA για την απογραφή των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων¹²). Το κόστος των ρύπων υπολογίζεται από το κράτος μέλος ή, κατά περίπτωση, από την ανεξάρτητη αρχή που αναφέρεται στο άρθρο 7γ παράγραφος 4, με τη χρήση επιστημονικά αποδεδειγμένων μεθόδων.

Το κράτος μέλος ή, κατά περίπτωση, η ανεξάρτητη αρχή επιτρέπεται να εφαρμόζει επιστημονικά αποδεδειγμένες εναλλακτικές μεθόδους για τον υπολογισμό του κόστους της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, χρησιμοποιώντας δεδομένα από μετρήσεις ατμοσφαιρικών ρύπων και την τοπική αξία του κόστους των ατμοσφαιρικών ρύπων.

4.2. Κόστος ηχορρύπανσης λόγω κυκλοφορίας

Όταν κράτος μέλος προτίθεται να επιβάλλει υψηλότερα τέλη εξωτερικού κόστους από τις τιμές αναφοράς που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙβ, το κράτος μέλος ή, κατά περίπτωση, η ανεξάρτητη αρχή υπολογίζει το κόστος της ηχορρύπανσης λόγω κυκλοφορίας που χρεώνεται εφαρμόζοντας τους ακόλουθους μαθηματικούς τύπους:

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

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

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

¹¹ Οδηγία (ΕΕ) 2016/2284 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2016, σχετικά με τη μείωση των εθνικών εκπομπών ορισμένων ατμοσφαιρικών ρύπων, την τροποποίηση της οδηγίας 2003/35/ΕΚ και την κατάργηση της οδηγίας 2001/81/ΕΚ (ΕΕ L 344 της 17.12.2016, σ. 1)

¹² Μεθοδολογία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος:
<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>

όπου:

—	$NCV_j =$		το κόστος θορύβου βαρέος φορτηγού οχήματος σε οδικό δίκτυο τύπου j (ευρώ/οχηματοχιλιόμετρο)
—	$NC_{jk} =$		κόστος θορύβου ανά εκτεθειμένο άτομο σε οδικό δίκτυο τύπου j σε επίπεδο θορύβου k (ευρώ/άτομο)
—	$POP_k =$		πληθυσμός που εκτίθεται σε ημερήσια στάθμη θορύβου k ανά χιλιόμετρο (άτομο/χιλιόμετρο)
—	$WADT =$		σταθμισμένη μέση ημερήσια κυκλοφορία (ισοδύναμο επιβατικών αυτοκινήτων)
—	a και b		συντελεστές στάθμισης που καθορίζονται από το κράτος μέλος με τρόπο ώστε το προκύπτον σταθμισμένο μέσο τέλος λόγω θορύβου ανά οχηματοχιλιόμετρο να αντιστοιχεί στο NCV_j (ημερησίως).

Η ηχορύπανση λόγω κυκλοφορίας αφορά τον αντίκτυπο του θορύβου στην υγεία των πολιτών που βρίσκονται κοντά στον δρόμο.

Ο πληθυσμός που εκτίθεται σε στάθμη θορύβου k λαμβάνεται από τους στρατηγικούς χάρτες θορύβου που καταρτίζονται βάσει του άρθρου 7 της οδηγίας 2002/49/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹³, ή άλλη ισοδύναμη πηγή δεδομένων.

Το κόστος ανά πρόσωπο που εκτίθεται σε στάθμη θορύβου k υπολογίζεται από το κράτος μέλος ή, κατά περίπτωση, από την ανεξάρτητη αρχή, με τη χρήση επιστημονικώς αποδεδειγμένων μεθόδων.

¹³ Οδηγία 2002/49/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Ιουνίου 2002, σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου (ΕΕ L 189 της 18.7.2002, σ. 12).

Η σταθμισμένη μέση ημερήσια κυκλοφορία προϋποθέτει συντελεστή ισοδυναμίας «e» ανάμεσα σε βαρέα φορτηγά οχήματα και επιβατικά αυτοκίνητα όπως προκύπτει ανάλογα με τις στάθμες εκπομπής θορύβου του μέσου αυτοκινήτου και του μέσου βαρέος φορτηγού οχήματος και λαμβανομένου υπόψη του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 540/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Απριλίου 2014, σχετικά με την ηχοστάθμη των μηχανοκίνητων οχημάτων και την αντικατάσταση των σιγαστήρων τους, την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ και την κατάργηση της οδηγίας 70/157/ΕΟΚ.

Το κράτος μέλος ή, κατά περίπτωση, η ανεξάρτητη αρχή επιτρέπεται να ορίζει διαφοροποιημένα τέλη θορύβου για να ανταμείβεται η χρήση λιγότερο θορυβωδών οχημάτων, εφόσον δεν προκαλούνται με αυτό τον τρόπο διακρίσεις εις βάρος αλλοδαπών οχημάτων.

4.3. Κόστος εκπομπών CO₂ λόγω κυκλοφορίας

Όταν κράτος μέλος προτίθεται να επιβάλει τέλος εξωτερικού κόστους για εκπομπές CO₂ υψηλότερο από τις τιμές αναφοράς του παραρτήματος IIIγ, το εν λόγω κράτος μέλος ή, κατά περίπτωση, η ανεξάρτητη αρχή υπολογίζει το κόστος που χρεώνεται με βάση επιστημονικά στοιχεία χρησιμοποιώντας την προσέγγιση αποφυγής του κόστους, λαμβάνοντας υπόψη και εξηγώντας, ιδίως, τις ακόλουθες πτυχές:

- την επιλογή του επιπέδου-στόχου εκπομπών·
- την εκτίμηση των επιλογών μετριασμού·
- την εκτίμηση του βασικού σεναρίου·
- την αποφυγή κινδύνου και απωλειών·
- τη στάθμιση παραγόντων κοινωνικής δικαιοσύνης.

Τουλάχιστον έξι μήνες πριν από την επιβολή σχετικού τέλους εξωτερικού κόστους για τις εκπομπές CO₂, το κράτος μέλος ειδοποιεί την Επιτροπή.»

δ) Το παράρτημα ΙΙΙβ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙβ

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.

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

Κατηγορία οχήματος	ευρωλεπτά/οχηματοχιλιόμετρο	Προαστιακές⁽¹⁾	Υπεραστικές⁽²⁾
<i>Βαρύ φορτηγό όχημα με μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος μικρότερο των [...] 12 τόνων ή διαξονικό</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 18,6	[...] 9,9
	<i>EURO I</i>	[...] 12,6	[...] 6,4
	<i>EURO II</i>	[...] 12,5	[...] 6,3
	<i>EURO III</i>	[...] 9,6	[...] 4,8
	<i>EURO IV</i>	[...] 7,3	[...] 3,4
	<i>EURO V</i>	[...] 4,4	[...] 1,8
	<i>EURO VI</i>	[...] 2,3	[...] 0,5
	<i>Λιγότερο ρυπογόνα από την κατηγορία EURO VI, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων μηδενικών εκπομπών</i>	[...] 2,0	0,3
<i>Βαρύ φορτηγό όχημα με μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος μεταξύ [...] 12 και [...]</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 24,6	[...] 13,7
	<i>EURO I</i>	[...] 15,8	[...] 8,4
	<i>EURO II</i>	[...] 15,8	[...] 8,4
	<i>EURO III</i>	[...] 12,5	[...] 6,6

18 τόνων ή τριαξονικό	<i>EURO IV</i>	[...] 9,2	[...] 4,5
	<i>EURO V</i>	[...] 5,6	[...] 2,7
	<i>EURO VI</i>	[...] 2,8	[...] 0,7
	<i>Λιγότερο ρυπογόνα από την κατηγορία EURO VI, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων μηδενικών εκπομπών</i>	[...] 2,3	0,3
<i>Βαρύ φορτηγό όχημα με μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος μεταξύ [...] 18 και [...] 32 τόνων</i> ή τετραξονικό	<i>EURO 0</i>	[...] 27,8	[...] 15,8
	<i>EURO I</i>	[...] 20,4	[...] 11,3
	<i>EURO II</i>	[...] 20,4	[...] 11,2
	<i>EURO III</i>	[...] 16,3	[...] 8,9
	<i>EURO IV</i>	[...] 11,8	[...] 6,0
	<i>EURO V</i>	[...] 6,6	[...] 3,4
	<i>EURO VI</i>	[...] 3,1	0,8
	<i>Λιγότερο ρυπογόνα από την κατηγορία EURO VI, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων μηδενικών εκπομπών</i>	2,5	0,3
<i>Βαρύ φορτηγό όχημα με μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος άνω των [...] 32 τόνων ή με 5 ή περισσότερους άξονες</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 33,5	[...] 19,4
	<i>EURO I</i>	[...] 25,0	[...] 14,1
	<i>EURO II</i>	[...] 24,9	[...] 13,9
	<i>EURO III</i>	[...] 20,1	[...] 11,1
	<i>EURO IV</i>	[...] 14,2	[...] 7,5

	<i>EURO V</i>	[...] 7,6	[...] 3,8
	<i>EURO VI</i>	[...] 3,4	[...] 0,8
	<i>Λιγότερο ρυπογόνα από την κατηγορία EURO VI, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων μηδενικών εκπομπών</i>	[...] 2,8	0,3

- (1) «Προαστιακές» είναι οι περιοχές με πυκνότητα πληθυσμού μεταξύ 150 και 900 κατοίκων/km² (διάμεση πυκνότητα πληθυσμού 300 κάτοικοι/km²).
- (2) «Υπεραστικές» είναι οι περιοχές με πυκνότητα πληθυσμού κάτω των 150 κατοίκων/km².

[Ο πίνακας διαγράφεται]

Οι τιμές του πίνακα[...] 1 [...] 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.»

δα) Παρεμβάλλεται Νέο Παράρτημα IIIγ που έχει ως εξής:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IIIγ

ΤΙΜΕΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΤΕΛΟΥΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΓΙΑ ΕΚΠΟΜΠΕΣ CO₂

Το παρόν παράρτημα καθορίζει τιμές αναφοράς του τέλους εξωτερικού κόστους, λαμβάνοντας υπόψη το κόστος των εκπομπών CO₂.

Πίνακας 1: τιμές αναφοράς του τέλους εξωτερικού κόστους για εκπομπές CO₂ για βαρέα φορτηγά οχήματα

Κατηγορία οχήματος	ευρωλεπτά/οχηματοχιλιόμετρο	Υπεραστικό οδικό δίκτυο (συμπεριλαμβανομένων αυτοκινητοδρόμων)
Βαρύ φορτηγό όχημα με μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος μικρότερο των 12 τόνων ή διαξονικό	EURO 0	4,5
	EURO I	4,0
	EURO II	4,0
	EURO III	4,0
	EURO IV	4,0
	EURO V	4,0
	EURO VI	4,0
	Όχημα χαμηλών εκπομπών	2,0
	Όχημα μηδενικών εκπομπών	0
Βαρύ φορτηγό όχημα με μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος	EURO 0	6,0
	EURO I	5,2
	EURO II	5,2

μεταξύ 12 και 18 τόνων ή τριαξονικό	EURO III	5,2
	EURO IV	5,0
	EURO V	5,0
	EURO VI	5,0
	Όχημα χαμηλών εκπομπών	2,5
	Όχημα μηδενικών εκπομπών	0

Κατηγορία οχήματος	ευρωλεπτά/οχηματοχιλιόμετρο	Υπεραστικό οδικό δίκτυο (συμπεριλαμβανομένων αυτοκινητοδρόμων)
Βαρύ φορτηγό όχημα με μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος μεταξύ 18 και 32 τόνων ή τετραξονικό	EURO 0	7,9
	EURO I	6,9
	EURO II	6,9
	EURO III	6,9
	EURO IV	6,7
	EURO V	6,7
	EURO VI	6,7
	Όχημα χαμηλών εκπομπών	3,4
	Όχημα μηδενικών εκπομπών	0
Βαρύ φορτηγό όχημα με μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος	EURO 0	9,1
	EURO I	8,1
	EURO II	8,1

άνω των 32 τόνων ή με 5 ή περισσότερους άξονες	EURO III	8,1
	EURO IV	8,0
	EURO V	8,0
	EURO VI	8,0
	Όχημα χαμηλών εκπομπών	4,0
	Όχημα μηδενικών εκπομπών	0

- ε) Στο παράρτημα IV, ο πίνακας με τίτλο «Συνδυασμοί οχημάτων (αρθρωτά οχήματα και οδικοί συρμοί)» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (ΑΡΘΡΩΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΟΔΙΚΟΙ ΣΥΡΜΟΙ)

Ανάρτηση πεπιεσμένου αέρα στους κινητήριους άξονες ή σύστημα αναγνωρισμένο ως ισοδύναμο	Άλλα συστήματα ανάρτησης στους κινητήριους άξονες	Κατηγορία ζημιών
Αριθμός αξόνων και μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος (σε τόνους)	Αριθμός αξόνων και μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος (σε τόνους)	

Τουλάχιστον	Μικρότερο των	Τουλάχιστον	Μικρότερο των	
2 + 1 άξονες				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
2 + 2 άξονες				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			

2 + 3 άξονες				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
2 + 4 άξονες				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
3 + 1 άξονες				II
30	30	30	32	
32	35			
		32	35	III
3 + 2 άξονες				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			

3 + 3 άξονες				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
7 άξονες				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
<i>Τουλάχιστον 8 [...]</i>				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III»·

- 2) προστίθενται τα ακόλουθα παραρτήματα V, VI και VII:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

**ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΕΛΟΥΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ
ΣΥΜΦΟΡΗΣΗΣ**

Το παρόν παράρτημα καθορίζει τις ελάχιστες απαιτήσεις για την επιβολή τέλους κυκλοφοριακής συμμόρφωσης.

**1. Καλυπτόμενα τμήματα του δικτύου που υπόκεινται σε τέλη κυκλοφοριακής
συμμόρφωσης, οχήματα και χρονικά διαστήματα**

Τα κράτη μέλη προσδιορίζουν με ακρίβεια:

- α) το τμήμα ή τα τμήματα του δικτύου τους που αποτελούνται από το μερίδιό τους στο διευρωπαϊκό δίκτυο και τους αυτοκινητόδρομους τους που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 1, τα οποία υπόκεινται σε τέλος κυκλοφοριακής συμμόρφωσης σύμφωνα με το άρθρο 7δα παράγραφοι 1 και 3.
- β) την ταξινόμηση τμημάτων του δικτύου που υπόκεινται στο τέλος κυκλοφοριακής συμμόρφωσης ως «μητροπολιτικών» και «μη μητροπολιτικών». Τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν τα κριτήρια που καθορίζονται στον πίνακα 1 με σκοπό την ταξινόμηση κάθε τμήματος οδού. Πίνακας 1: Κριτήρια για την ταξινόμηση των οδών του δικτύου του στοιχείου α) ως «μητροπολιτικών» και «μη μητροπολιτικών»

Κατηγορία οδού	Κριτήριο ταξινόμησης
«μητροπολιτικές»	Τμήματα του δικτύου που διέρχονται από οικισμούς με πληθυσμό 250.000 κατοίκων ή περισσότερων
«μη μητροπολιτικές»	Τμήματα του δικτύου που δεν εμπίπτουν στην κατηγορία των «μητροπολιτικών»

- γ) τα χρονικά διαστήματα στα οποία ισχύει το τέλος, για κάθε επιμέρους τμήμα. Στις περιπτώσεις που ισχύουν διαφορετικά επίπεδα τελών κατά τη διάρκεια της περιόδου επιβολής τελών, τα κράτη μέλη καθορίζουν σαφώς την αρχή και τη λήξη κάθε περιόδου κατά την οποία επιβάλλεται ορισμένο τέλος.

Τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν τους συντελεστές ισοδυναμίας που καθορίζονται στον πίνακα 2 με σκοπό τον προσδιορισμό της αναλογίας μεταξύ των επιπέδων των τελών για διαφορετικές κατηγορίες οχημάτων:

Πίνακας 2: Συντελεστές ισοδυναμίας για τον προσδιορισμό της αναλογίας μεταξύ των επιπέδων των τελών κυκλοφοριακής συμμόρφωσης για διαφορετικές κατηγορίες οχημάτων

Κατηγορία οχήματος	Συντελεστής ισοδυναμίας
Ελαφρά οχήματα	1
Δύσκαμπτα βαρέα φορτηγά οχήματα	1,9
Πούλμαν και λεωφορεία	2,5
Αρθρωτά βαρέα φορτηγά οχήματα	2,9

2. Ύψος του τέλους

Για κάθε κατηγορία οχήματος, τμήμα οδού και χρονικό διάστημα, το κράτος μέλος ή, κατά περίπτωση, η ανεξάρτητη αρχή καθορίζει ενιαίο συγκεκριμένο ποσό, σύμφωνα με τις διατάξεις του τμήματος 1 του παρόντος παραρτήματος, λαμβανομένης υπόψη της αντίστοιχης [...] τιμής **αναφοράς** που καθορίζεται στον πίνακα του παραρτήματος VI. Η επακόλουθη διάρθρωση της χρέωσης είναι διαφανής, δημοσιοποιείται και διατίθεται επί ίσοις όροις σε όλους τους χρήστες.

Πριν την επιβολή τέλους κυκλοφοριακής συμμόρφωσης, το κράτος μέλος δημοσιεύει εγκαίρως όλα τα παρακάτω:

- α) όλες τις παραμέτρους, τα δεδομένα και λοιπές πληροφορίες που απαιτούνται για την κατανόηση του τρόπου θέσπισης της ταξινόμησης οδών και οχημάτων και καθορισμού περιόδων επιβολής του τέλους·
- β) την ολοκληρωμένη περιγραφή των τελών κυκλοφοριακής συμμόρφωσης που επιβάλλονται σε κάθε κατηγορία οχήματος σε κάθε τμήμα οδού και για κάθε χρονικό διάστημα.

Τα κράτη μέλη θέτουν στη διάθεση της Επιτροπής όλες τις πληροφορίες που δημοσιεύονται δυνάμει των στοιχείων α) και β).

Το τέλος καθορίζεται μόνο αφού ληφθεί υπόψη ο κίνδυνος παράκαμψης της κυκλοφορίας σε συνδυασμό με τυχόν δυσμενείς επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια, το περιβάλλον και την κυκλοφοριακή συμμόρφωση, και εξετασθούν λύσεις για τον μετριασμό των εν λόγω κινδύνων.

Όταν ένα κράτος μέλος προτίθεται να επιβάλει υψηλότερα τέλη κυκλοφοριακής συμμόρφωσης σε σχέση με τις τιμές αναφοράς που καθορίζονται στο παράρτημα VI, κοινοποιεί στην Επιτροπή:

- i) τη θέση των οδών που υπόκεινται σε τέλη κυκλοφοριακής συμμόρφωσης·
- ii) την ταξινόμηση των οδών ως «μητροπολιτικών» και «μη μητροπολιτικών», όπως ορίζεται στο στοιχείο β) του τμήματος 1·
- iii) τα χρονικά διαστήματα κατά τα οποία επιβάλλεται το τέλος, όπως ορίζεται στο στοιχείο γ) του τμήματος 1·
- iv) κάθε μερική ή πλήρη απαλλαγή που ισχύει για τα μικρά λεωφορεία, λεωφορεία και πούλμαν.

3. Παρακολούθηση

Το κράτος μέλος ή, κατά περίπτωση, η ανεξάρτητη αρχή παρακολουθεί την αποτελεσματικότητα του καθεστώτος επιβολής τελών όσον αφορά τη μείωση της κυκλοφοριακής συμμόρφωσης.

Προσαρμόζει κάθε **τρία** έτη, κατά περίπτωση, τη διάρθρωση επιβολής του τέλους, το χρονικό διάστημα (ή τα χρονικά διαστήματα) επιβολής του τέλους και το συγκεκριμένο ύψος του τέλους που έχει καθοριστεί για δεδομένη κατηγορία οχήματος, τύπο οδικού δικτύου και χρονικό διάστημα, βάσει των αλλαγών της προσφοράς και της ζήτησης μεταφορικών υπηρεσιών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

[...] ΤΙΜΕΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΤΕΛΟΥΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΣΥΜΜΟΡΗΣΗΣ

Το παρόν παράρτημα καθορίζει [...] **τις τιμές αναφοράς** του τέλους κυκλοφοριακής συμμόρφωσης.

[...] **Οι τιμές αναφοράς** που προβλέπονται στον παρακάτω πίνακα εφαρμόζονται στα ελαφρά οχήματα. Τα τέλη για άλλες κατηγορίες οχημάτων καθορίζονται με πολλαπλασιασμό του τέλους που επιβάλλεται στα ελαφρά οχήματα με τους συντελεστές ισοδυναμίας που καθορίζονται στον πίνακα του παραρτήματος V.

Πίνακας: [...] **Τιμές αναφοράς** τέλους κυκλοφοριακής συμμόρφωσης για ελαφρά οχήματα

ευρωλεπτά/οχηματοχιλιόμετρο	«Μητροπολιτικές»	«Μη μητροπολιτικές»
Αυτοκινητόδρομοι	[...] 25,9	[...] 23,7
Κύριες οδοί	[...] 61,0	[...] 41,5

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII
ΕΠΙΔΟΣΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΕΚΠΟΜΠΕΣ

Το παρόν παράρτημα καθορίζει την επίδοση ως προς τις εκπομπές ρύπων βάσει της οποίας διαφοροποιούνται τα διόδια και τα τέλη χρήσης σύμφωνα με το άρθρο 7ζα παράγραφος 1 στοιχείο β).

Πίνακας: κριτήρια επίδοσης ως προς τις εκπομπές ρύπων για ελαφρά οχήματα

Διόδια και τέλη χρήσης	10 % κάτω από το υψηλότερο τέλος	20 % κάτω από το υψηλότερο τέλος	30 % κάτω από το υψηλότερο τέλος	75 % κάτω από το υψηλότερο τέλος
Επίδοση ως προς τις εκπομπές	Euro-6d-temp-x [#]	Euro-6d-x [#]	Δηλωμένες μέγιστες τιμές RDE για τις εκπομπές ρύπων ^{##} < 80 % των εφαρμοστέων ορίων εκπομπών	Οχήματα μηδενικών εκπομπών

[#] όπου το x μπορεί να είναι κενό ή ένα από τα ακόλουθα (EVAP, EVAP-ISC, ISC ή ISC-FCM)

^{##} τόσο για τα NO_x όσο και για και τα PN όπως αναφέρονται στο σημείο 48.2 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης, του παραρτήματος IX της οδηγίας 2007/46/EK