

## I

(Νομοθετικές πράξεις)

## ΟΔΗΓΙΕΣ

### ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2022/362 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 24ης Φεβρουαρίου 2022

για την τροποποίηση των οδηγιών 1999/62/ΕΚ, 1999/37/ΕΚ και (ΕΕ) 2019/520, όσον αφορά την επιβολή τελών στα οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής

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 Επιτροπής <sup>(1)</sup>,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών <sup>(2)</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία <sup>(3)</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η πρόδος προς την επίτευξη του στόχου που έθεσε η Επιτροπή στη Λευκή Βίβλο της 28ης Μαρτίου 2011 με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών», δηλαδή της επιδίωξης της πλήρους εφαρμογής των αρχών «ο ρυπαίνων πληρώνει» και «ο χρήστης πληρώνει», για τη δημιουργία εσόδων και την εξασφάλιση χρηματοδότησης για μελλοντικές επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών υπήρξε αργή και εξακολουθούν να παρατηρούνται ασυνέπειες στην εφαρμογή της επιβολής τελών για τη χρήση της οδικής υποδομής σε όλη την Ένωση.
- (2) Στην εν λόγω Λευκή Βίβλο, η Επιτροπή τάσσεται υπέρ της «προώθησης της πλήρους και υποχρεωτικής εσωτερικής 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».
- (3) Η κυκλοφορία των οχημάτων για τη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών αποτελεί παράγοντα που συμβάλλει στην έκλυση ρύπων στην ατμόσφαιρα. Οι ρύποι αυτοί, που έχουν σοβαρότατες επιπτώσεις στην υγεία του ανθρώπου και ευθύνονται για την επιδείνωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα στην Ένωση, περιλαμβάνουν τα PM<sub>2,5</sub>, το NO<sub>2</sub>, και το O<sub>3</sub>. Το 2018, η μακροχρόνια έκθεση στους τρεις αυτούς ρύπους προκάλεσε στην Ένωση 379 000, 54 000 και 19 400 πρόωρους θάνατους, αντιστοίχως, σύμφωνα με στοιχεία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος του 2020.
- (4) Σύμφωνα με την Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας, ο θόρυβος μόνο 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.

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 81 της 2.3.2018, σ. 188.

<sup>(2)</sup> ΕΕ C 176 της 23.5.2018, σ. 66.

<sup>(3)</sup> Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 25ης Οκτωβρίου 2018 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση της 9ης Νοεμβρίου 2021 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα). Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 17ης Φεβρουαρίου 2022 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

- (5) Σύμφωνα με την έκθεση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος του 2020 σχετικά με την ποιότητα του αέρα στην Ευρώπη, το 2018 οι οδικές μεταφορές ήταν ο τομέας με τις μεγαλύτερες εκπομπές NO<sub>x</sub> και ο δεύτερος κατά σειρά όσον αφορά τη ρύπανση από αιθάλη.
- (6) Στην ανακοίνωσή της της 20ής Ιουλίου 2016 με τίτλο «Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών», η Επιτροπή ανακοίνωσε ότι θα πρότεινε την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (\*), ώστε να είναι δυνατές, αφενός, η επιβολή τελών και με βάση τη διαφοροποίηση των επιπέδων CO<sub>2</sub> και, αφετέρου, η επέκταση ορισμένων αρχών της οδηγίας στα λεωφορεία και τα πούλμαν, καθώς και στα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα.
- (7) Λαμβανομένων υπόψη του χρόνου ανανέωσης του στόλου οχημάτων και του δεδομένου ότι ο τομέας των οδικών μεταφορών είναι αναγκαίο να συμβάλλει στους στόχους της Ένωσης για το κλίμα και την ενέργεια με ορίζοντα το 2030 και μετέπειτα, ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (†) καθόρισε τους στόχους μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> για τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα για το 2025 και το 2030 σε 15 % και 30 %, αντιστοίχως, κάτω από έναν καθιερωμένο μέσο όρο των εκπομπών CO<sub>2</sub>.
- (8) Η ολοκλήρωση μιας εσωτερικής αγοράς οδικών μεταφορών με ισότιμους 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.
- (9) Ανεξαρτήτως της σημασίας του τομέα των οδικών μεταφορών, όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα έχουν σημαντικό αντίκτυπο στις οδικές υποδομές και συμβάλλουν στην ατμοσφαιρική ρύπανση. Παρά την οικονομική και κοινωνική τους σημασία, 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 τους σκοπούς της ίσης μεταχείρισης και του θεμιτού ανταγωνισμού, θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι τα οχήματα που μέχρι σήμερα δεν καλύπτονται από το πλαίσιο που καθορίζεται στην οδηγία 1999/62/ΕΚ, όσον αφορά τα διόδια και τα τέλη χρήσης, συμπεριλαμβάνονται στο εν λόγω πλαίσιο. Θα πρέπει επομένως να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα πέρα από εκείνα που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και στα ελαφρά οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των επιβατικών αυτοκινήτων.
- (10) Προκειμένου να αποφευχθεί το ενδεχόμενο εκτροπής της κυκλοφορίας σε οδούς χωρίς διόδια, με πιθανώς σοβαρές επιπτώσεις για την οδική ασφάλεια και τη βέλτιστη χρήση του οδικού δικτύου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι σε θέση να επιβάλλουν διόδια σε όλα τα τμήματα του εθνικού τους δικτύου αυτοκινητοδρόμων.
- (11) Προκειμένου να εξασφαλιστούν, αφενός, η συνεπής και εναρμονισμένη εφαρμογή του συστήματος επιβολής τελών για τη χρήση υποδομών σε ολόκληρη την Ένωση και, αφετέρου, ισότιμοι όροι ανταγωνισμού στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών, είναι σημαντικό οι διαφορετικές ρυθμίσεις περί διοδίων να υπολογίζουν το κόστος με παρόμοιο τρόπο. Λαμβανομένου υπόψη ότι οι υφιστάμενες συμβάσεις παραχώρησης ενδέχεται να περιέχουν διαφορετικές ρυθμίσεις από εκείνες που ορίζονται στην παρούσα οδηγία, τα κράτη μέλη θα πρέπει, προκειμένου να διασφαλίσουν την οικονομική βιωσιμότητα των υφιστάμενων συμβάσεων παραχώρησης, να έχουν τη δυνατότητα να τις εξαιρούν από ορισμένες υποχρεώσεις της παρούσας οδηγίας, έως την ουσιαστική τροποποίηση των εν λόγω συμβάσεων. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να επιδιώξουν να εναρμονίσουν τις υφιστάμενες συμβάσεις παραχώρησης με τις αλλαγές στο ενωσιακό ή εθνικό κανονιστικό πλαίσιο ή να αξιολογήσουν τη δυνατότητα επιβολής τέλους εξωτερικού κόστους για το CO<sub>2</sub> και για την ατμοσφαιρική ρύπανση και/ή εφαρμογής εκπτώσεων που σχετίζονται με τις εν λόγω εκπομπές, όταν τα διόδια εκ παραχώρησης δεν διαφοροποιούνται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.
- (12) Από τη φύση τους, τα χρονοεξαρτώμενα τέλη χρήσης δεν αποτυπώνουν με ακρίβεια το πραγματικό κόστος της χρήσης του οδικού δικτύου και, για παρόμοιους λόγους, δεν είναι αποτελεσματικά σε ό,τι αφορά την παροχή κινήτρων για πιο καθαρές και αποδοτικές μεταφορές ή τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Ωστόσο, για να εξασφαλιστεί η αποδοχή των μελλοντικών καθεστώτων επιβολής οδικών τελών από τους χρήστες, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εισαγάγουν επαρκή 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 εισαγάγουν ένα τέτοιο σύστημα θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι συμμορφώνεται με τις διατάξεις της οδηγίας (ΕΕ) 2019/520 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (‡). Λόγω του σημαντικού αντικτύπου που έχουν στις οδικές υποδομές και της συμβολής τους στην ατμοσφαιρική ρύπανση, θα πρέπει κατά προτεραιότητα να εξασφαλιστούν κατάλληλα συστήματα επιβολής τελών για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Ειδικότερα, προκειμένου να προωθηθούν οι πιο καθαρές και αποδοτικές μεταφορές, τα χρονοεξαρτώμενα τέλη χρήσης θα πρέπει, καταρχήν, να καταργηθούν σταδιακά στο κεντρικό διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, δεδομένου ότι το εν λόγω δίκτυο περιλαμβάνει τους στρατηγικά σημαντικότερους κόμβους και συνδέσεις στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.

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

(†) Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> 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).

(‡) Οδηγία (ΕΕ) 2019/520 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2019, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων και με τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για μη καταβολή οδικών τελών στην Ένωση (ΕΕ L 91 της 29.3.2019, σ. 45).

Λόγω των ιστορικών περιστάσεων και λαμβανομένων υπόψη των προκλήσεων και του σημαντικού διοικητικού φόρτου που συνεπάγεται η εισαγωγή διοδίων, θα πρέπει να προβλεφθεί για τα κράτη μέλη μια αρκούντως μακρά μεταβατική περίοδος κατά τη διάρκεια της οποίας θα πρέπει να δύνανται να θεσπίσουν ή να διατηρούν χρονοεξαρτώμενα τέλη χρήσης. Μετά το πέρας της εν λόγω μεταβατικής περιόδου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εφαρμόζουν αποκλειστικά χρονοεξαρτώμενα τέλη χρήσης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα στα οικεία τμήματα του κεντρικού διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών μόνο σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις. Οι εν λόγω δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις θα πρέπει να περιορίζονται σε περιπτώσεις στις οποίες η επιβολή διοδίων σε βαρέα επαγγελματικά οχήματα θα συνεπαγόταν δυσανάλογο διοικητικό, επενδυτικό και λειτουργικό κόστος σε σύγκριση με τα αναμενόμενα έσοδα ή οφέλη που θα δημιουργούνταν, για παράδειγμα λόγω του περιορισμένου μήκους των σχετικών τμημάτων του οδικού δικτύου ή της σχετικά χαμηλής πυκνότητας του πληθυσμού ή της σχετικά ήπιας κυκλοφορίας, ή σε περιπτώσεις στις οποίες η επιβολή διοδίων θα οδηγούσε σε εκτροπή της κυκλοφορίας με αρνητικές επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια ή τη δημόσια υγεία. Η εν λόγω δυνατότητα για τα κράτη μέλη σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις είναι απαραίτητη για βασικούς λόγους δημόσιου συμφέροντος, όπως η συνεκτίμηση της δύσκολης κατάστασης και της απομόνωσης περιοχών με χαμηλή πυκνότητα πληθυσμού, της οδικής ασφάλειας ή της δημόσιας υγείας. Επιπλέον, η επιβολή χρονοεξαρτώμενων τελών χρήσης σε αυτές τις δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις θα πρέπει να εξαρτάται από τη συμμόρφωση με διαδικαστικές απαιτήσεις: υποχρέωση αξιολόγησης της αναγκαιότητας ενός τέτοιου συστήματος και υποχρέωση γνωστοποίησης της εφαρμογής του στην Επιτροπή. Στη γνωστοποίηση αυτή θα πρέπει να περιλαμβάνεται αιτιολογία με λεπτομερείς διευκρινίσεις όσον αφορά τις ειδικές περιστάσεις που συνδέονται με τα τμήματα του κεντρικού διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών στα οποία επιβάλλονται χρονοεξαρτώμενα τέλη χρήσης.

- (13) Τα κράτη μέλη που, κατά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, επιβάλλουν διόδια στο κεντρικό τους διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών ή σε τμήμα αυτού θα πρέπει να είναι σε θέση να θεσπίσουν ένα συνδυασμένο σύστημα επιβολής τελών για όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα ή για ορισμένους τύπους βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Ωστόσο, η εν λόγω δυνατότητα θα πρέπει να είναι διαθέσιμη μόνο ως συνέχεια και ως συμπλήρωμα ενός συστήματος διοδίων στο κεντρικό διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών όπου εντοπίζονται οι στρατηγικά σημαντικότεροι κόμβοι και συνδέσεις του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών ή σε τμήμα αυτού. Το εν λόγω σύστημα θα επέτρεπε στα κράτη μέλη να επεκτείνουν και να διευρύνουν την εφαρμογή των αρχών «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει» πέραν του δικτύου με διόδια, με την επιβολή τελών χρήσης σε εκείνα τα τμήματα του κεντρικού διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που δεν καλύπτονται από διόδια ή σε ορισμένους τύπους βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, όπως εκείνα με συγκεκριμένη χωρητικότητα, τα οποία δεν υπόκεινται σε υποχρέωση καταβολής διοδίων. Το συνδυασμένο σύστημα επιβολής τελών θα βοηθούσε, με τον τρόπο αυτό, τα κράτη μέλη να σημειώσουν περαιτέρω πρόοδο και να εξασφαλίσουν οικολογικότερες οδικές μεταφορές, ιδίως όταν δεν υπάρχει σύστημα επιβολής τελών και τα διόδια δεν αποτελούν οικονομικά βιώσιμη ή κοινωνικά αποδεκτή επιλογή. Επιπλέον, προκειμένου να τηρούνται πλήρως οι αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, το μέγιστο ποσό των εν λόγω τελών χρήσης θα πρέπει να διαφοροποιείται σύμφωνα τόσο με την κατηγορία εκπομπών Euro, όσο και με την κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> του οχήματος. Με βάση τα ανωτέρω, είναι αδιαμφισβήτητο ότι η εφαρμογή ενός τέτοιου συστήματος που συνδυάζει μια προσέγγιση με βάση τον χρόνο και την απόσταση θα είχε πολλά οφέλη· συνεπώς, η εφαρμογή του θα πρέπει να είναι δυνατή και μετά το πέρας της μεταβατικής περιόδου για τα συστήματα που βασίζονται αποκλειστικά στον χρόνο. Το αργότερο πέντε έτη μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη θα πρέπει, όταν επιβάλλουν τέλη χρήσης οδικού δικτύου σε βαρέα φορτηγά οχήματα, να επιβάλλουν διόδια ή τέλη χρήσης σε όλα τα βαρέα φορτηγά οχήματα.
- (14) Στο πλαίσιο της εδραίωσης των αρχών «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει», θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη ορισμένα χαρακτηριστικά των κρατών μελών ή των συστημάτων διοδίων και τελών χρήσης που εφαρμόζουν. Για παράδειγμα, στην περίπτωση ιδιαίτερα αραιοκατοικημένων περιοχών ή ιδιαίτερα μεγάλου οδικού δικτύου με διόδια ή τέλη, θα πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα πρόβλεψης εξαιρέσεων για ορισμένα τμήματα του οδικού δικτύου.
- (15) Ορισμένα κράτη μέλη διαθέτουν μεγάλα δίκτυα διοδίων που περιλαμβάνουν πολύ περισσότερους αυτοκινητοδρόμους και πολύ περισσότερες οδούς από εκείνα που αποτελούν μέρος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Η επιβολή διοδίων ή τελών χρήσης σε όλα τα βαρέα φορτηγά οχήματα θα είχε συνεπώς ως αποτέλεσμα σημαντικά μεγαλύτερες επιβαρύνσεις, ιδίως για τις μικρές και μεσαίες βιοτεχνικές επιχειρήσεις (πολλές από τις οποίες ασχολούνται με κατασκευαστικές εργασίες, και οι οποίες συνήθως δεν παρέχουν υπηρεσίες μεταφοράς). Οι εν λόγω επιβαρύνσεις θα οδηγούσαν με τη σειρά τους σε υψηλότερες τιμές, για παράδειγμα στον κατασκευαστικό τομέα. Οι αυξήσεις των τιμών θα μπορούσαν να συνεπάγονται ότι ιδιαίτερα οι μελλοντικές επενδύσεις, όπως η ενεργειακή ανακαίνιση κατοικιών και διαμερισμάτων, καθώς και ο εκσυγχρονισμός της οικιακής τεχνολογίας, θα αναβληθούν ή ακόμη και θα ακυρωθούν. Επίσης, οι βιοτεχνικές επιχειρήσεις διανύουν μεγάλες αποστάσεις με οχήματα προκειμένου να παράσχουν τις υπηρεσίες τους και οι διαδρομές εκείνες δεν μπορούν εύκολα να καλυφθούν από άλλους τρόπους μεταφοράς. Επιπλέον, οι επιχειρήσεις από αγροτικές περιοχές, οι οποίες, λόγω της μειωμένης πληθυσμιακής πυκνότητας και ζήτησης στις εν λόγω περιοχές, εξαρτώνται από την ικανότητά τους να παρέχουν τις υπηρεσίες τους και τις κατασκευαστικές δραστηριότητές τους σε μητροπολιτικές περιοχές, βρίσκονται σε μειονεκτική ανταγωνιστική θέση σε σύγκριση με τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε μεγάλες πόλεις ή στα περίχωρα των μητροπολιτικών περιοχών. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να δοθεί στα κράτη μέλη η δυνατότητα να προβλέπουν ορισμένες εξαιρέσεις από την επιβολή τελών, όπως για τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά υλικών, εξοπλισμού ή μηχανημάτων προς χρήση από τον οδηγό κατά τη διάρκεια της εργασίας του οδηγού ή που χρησιμοποιούνται για την παράδοση εμπορευμάτων που παράγονται βιοτεχνικά.
- (16) Η δυνατότητα χρήσης οδών που υπόκεινται σε οδικά τέλη, όπως αυτοκινητόδρομοι, σήραγγες ή γέφυρες, αντί του απαιτητικότερου επαρχιακού οδικού δικτύου, μπορεί να είναι σημαντική για τα άτομα με αναπηρίες. Προκειμένου να δίνεται η δυνατότητα σε άτομα με αναπηρίες να κάνουν χρήση των οδών που υπόκεινται σε οδικά τέλη χωρίς επιπλέον διοικητικό φόρτο, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εξαιρούν τα οχήματα των ατόμων με αναπηρίες από την υποχρέωση καταβολής διοδίων ή τελών χρήσης.

- (17) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρυνθούν να λαμβάνουν υπόψη τους κοινωνικοοικονομικούς παράγοντες κατά την εφαρμογή των συστημάτων επιβολής τελών για τη χρήση της οδικής υποδομής από τα επιβατικά αυτοκίνητα. Για παράδειγμα, τα τέλη για τα επιβατικά οχήματα μπορούν να προσαρμοστούν ώστε να αποφευχθεί η υπερβολική επιβάρυνση των τακτικών χρηστών.
- (18) Είναι ιδιαίτερα σημαντικό τα κράτη μέλη να θεσπίσουν ένα δίκαιο σύστημα επιβολής τελών, και ιδίως ένα σύστημα που δεν θα τιμωρεί τους χρήστες ιδιωτικών οχημάτων οι οποίοι, λόγω του τόπου κατοικίας τους στην επαρχία, σε δυσπρόσιτες ή απομονωμένες περιοχές, αναγκάζονται να χρησιμοποιούν τακτικότερα οδούς στις οποίες επιβάλλονται τέλη.
- (19) Όπως συμβαίνει με τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι, εάν τα κράτη μέλη θεσπίσουν τυχόν χρονοεξαρτώμενα τέλη που εφαρμόζονται στα ελαφρά οχήματα, τα τέλη αυτά θα είναι αναλογικά, μεταξύ άλλων όσον αφορά τις περιόδους χρήσης που είναι συντομότερες του ενός έτους. Εν προκειμένω, είναι ανάγκη 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 βασίζεται στα διαθέσιμα στοιχεία σχετικά με τα μοτίβα μετακίνησης.
- (20) Σύμφωνα με την οδηγία 1999/62/ΕΚ, 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 διασφαλίξει τη δίκαιη συνεισφορά των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων στην τήρηση των προτύπων για την ποιότητα του αέρα για την Ευρώπη που καθορίζονται από την οδηγία 2008/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (\*) και τυχόν εφαρμοστέων ορίων ή στόχων σχετικά με τον θόρυβο. Θα πρέπει επομένως να διευκολυνθεί η επιβολή τέτοιου είδους τελών. Η επιβολή τελών εξωτερικού κόστους θα πρέπει να εφαρμόζεται πιο συστηματικά. Για να διευκολυνθεί η στροφή προς την πλήρη εφαρμογή της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει», τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιβάλλουν τέλη εξωτερικού κόστους στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα τουλάχιστον για την ατμοσφαιρική ρύπανση, σε δίκτυα που καλύπτονται από τέλος υποδομής.
- (21) Για τον σκοπό αυτό, το μέγιστο σταθμισμένο μέσο τέλος εξωτερικού κόστους θα πρέπει να αντικατασταθεί από άμεσα εφαρμόσιμες τιμές αναφοράς επικαιροποιούμενες σε συνάρτηση με τον πληθωρισμό, την επιστημονική πρόοδο που σημειώνεται στον υπολογισμό του εξωτερικού κόστους των οδικών μεταφορών και την εξέλιξη της σύνθεσης του στόλου.
- (22) Η διαφοροποίηση των τελών υποδομής ανάλογα 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 αυτήν τη βάση αναμένεται να καταστεί λιγότερο αποδοτική μεσοπρόθεσμα. Τα κράτη μέλη θα πρέπει, επομένως, να έχουν τη δυνατότητα να διακόψουν τη διαφοροποίηση των διοδίων σε αυτήν τη βάση.
- (23) Ταυτόχρονα, καθώς το μερίδιο των εκπομπών CO<sub>2</sub> από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα αυξάνεται, θα πρέπει να εισαχθεί διαφοροποίηση των τελών υποδομής και των τελών χρήσης ανάλογα με την κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> η οποία θα είναι ικανή να συμβάλει σε βελτιώσεις στον εν λόγω τομέα. Στην περίπτωση κοινών συστημάτων τελών χρήσης, τα οποία θα μπορούσαν να συμβάλουν σε περαιτέρω εναρμόνιση, η εφαρμογή της διαφοροποίησης είναι πιο περίπλοκη, ιδίως λόγω των προϋποθέσεων που πρέπει να πληρούν τα εν λόγω κοινά συστήματα. Δεδομένου ότι τα συμμετέχοντα κράτη μέλη οφείλουν να συμφωνήσουν σχετικά με την κατανομή των εσόδων που προέρχονται από το τέλος χρήσης, ενώ παράλληλα τα επίπεδα του περιορίζονται από τις διατάξεις που εισάγονται με την παρούσα οδηγία, καθώς επίσης να τροποποιήσουν διεθνείς συμφωνίες, είναι δικαιολογημένο να δοθεί πρόσθετος χρόνος για την εφαρμογή της διαφοροποίησης σύμφωνα με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> στην εν λόγω συγκεκριμένη περίπτωση. Σε κάθε περίπτωση, η διαφοροποίηση θα πρέπει να σχεδιαστεί κατά τρόπο συνετή με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242.
- (24) Μέχρι οι εκπομπές CO<sub>2</sub> να αντιμετωπιστούν με καταλληλότερα μέσα, όπως οι εναρμονισμένοι φόροι καυσίμων, συμπεριλαμβανομένης μιας συνιστώσας άνθρακα, ή μέχρι οι οδικές μεταφορές να καλυφθούν από σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών, τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να έχουν τη δυνατότητα να επιβάλουν τέλος εξωτερικού κόστους που να αποτυπώνει το κόστος των εκπομπών CO<sub>2</sub>. Όταν δικαιολογείται από επιστημονικά στοιχεία, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να επιβάλουν υψηλότερα τέλη εξωτερικού κόστους για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> από τις τιμές αναφοράς που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία.
- (25) Για να προωθηθεί η επιδίωξη ενός καθαρότερου στόλου βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, η διαφοροποίηση των τελών υποδομής και των τελών χρήσης ανάλογα με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> που παράγουν θα πρέπει να είναι υποχρεωτική, εκτός από την περίπτωση όπου προβλέπεται τέλος εξωτερικού κόστους για τις εκπομπές CO<sub>2</sub>.

(\*) Οδηγία 2008/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2008, για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη, (ΕΕ L 152 της 11.6.2008, σ. 1).

- (26) Προκειμένου να επιβραβεύονται τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα με τις καλύτερες επιδόσεις, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εφαρμόζουν το μέγιστο επίπεδο μειώσεων των τελών σε οχήματα που λειτουργούν χωρίς εκπομπές καυσαερίων. Για να προωθηθεί περαιτέρω η διάδοση των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να τα εξαιρούν προσωρινά από τέλη χρήσης οδικού δικτύου. Για τους ίδιους λόγους και για να διασφαλίζεται ότι το μερίδιο των οχημάτων που επωφελούνται από μειώσεις διόδων παραμένει σταθερό με την πάροδο των ετών, ώστε τα κράτη μέλη να διαθέτουν βέβαιη μακροπρόθεσμη ασφάλεια σχεδιασμού όσον αφορά τα έσοδα από τα διόδια, τα νέα οχήματα θα πρέπει να κατατάσσονται στις κατηγορίες εκπομπών CO<sub>2</sub> με βάση τις επιδόσεις τους σε σχέση με τη γραμμική πορεία μείωσης των εκπομπών μεταξύ των ετών 2021 και 2030, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242.
- (27) Προκειμένου να διασφαλίζεται η αποδοτικότητα και η συνοχή της διαφοροποίησης των τελών ανάλογα με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> και της επιβολής τελών εξωτερικού κόστους για τις εκπομπές CO<sub>2</sub>, που αποσκοπούν συνδυαστικά στην απεμπλοκή της ανάπτυξης οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, καθώς και στη συνεκτική εφαρμογή της οδηγίας 1999/62/ΕΚ με οποιοδήποτε άλλο μέσο τιμολόγησης των ανθρακούχων εκπομπών σχετικών με τις οδικές μεταφορές που πρόκειται να θεσπιστεί στο μέλλον, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογεί εγκαίρως την αποδοτικότητα και την αναγκαιότητά τους. Με βάση την εν λόγω αξιολόγηση, η Επιτροπή θα πρέπει, κατά περίπτωση, να προτείνει την τροποποίηση των διατάξεων για τη διαφοροποίηση των τελών ανάλογα με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> και της επιβολής τελών εξωτερικού κόστους για τις εκπομπές CO<sub>2</sub>, προκειμένου να αποφεύγεται η διπλή επιβολή τελών μέσω διαφορετικών μέσων τιμολόγησης των ανθρακούχων εκπομπών. Μολονότι το μελλοντικό μέτρο θα πρέπει να διασφαλίζει ασφάλεια δικαίου και τη συνεκτική εφαρμογή των διάφορων κανόνων, η παρούσα οδηγία θα πρέπει να διευκρινίζει ότι τα κράτη μέλη δεν θα πρέπει να υποχρεούνται να εφαρμόζουν το σύστημα διαφοροποίησης CO<sub>2</sub> που προβλέπεται στην παρούσα οδηγία πέρα από την ημερομηνία εφαρμογής άλλου μέσου τιμολόγησης των ανθρακούχων εκπομπών που εφαρμόζονται στις οδικές μεταφορές, που ενδεχομένως να εγκριθεί σε επίπεδο Ένωσης, για παράδειγμα βάσει της πρότασης για οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, της απόφασης (ΕΕ) 2015/1814 και του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 [2021/0211(COD)]. Σε περίπτωση θέσπισης άλλου μέσου τιμολόγησης των ανθρακούχων εκπομπών που θα εφαρμόζεται εν τω μεταξύ στις οδικές μεταφορές, το ύψος των τελών εξωτερικού κόστους για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> θα πρέπει να περιορίζεται σε ό,τι είναι αναγκαίο για την εσωτερική του εν λόγω εξωτερικού κόστους, και η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί ώστε να προσαρμόσει, μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, τις τιμές αναφοράς που καθορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙγ.
- (28) Προκειμένου να διατηρηθεί η αυτοκινητική κληρονομιά της Ένωσης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι σε θέση να δημιουργήσουν μια ειδική κατηγορία για τα οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος, ώστε να μπορεί να προσαρμόζεται το ύψος των διάφορων τελών που καταβάλλονται βάσει της παρούσας οδηγίας.
- (29) Επί του παρόντος, ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 δεν καθορίζει πορείες μείωσης των εκπομπών για τις ομάδες βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που δεν καλύπτονται από το άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως δ) του εν λόγω κανονισμού. Λαμβανομένου υπόψη του άρθρου 15 αυτού, ο εν λόγω κανονισμός είναι πιθανό να τροποποιηθεί στο μέλλον και να καθοριστούν πορείες μείωσης των εκπομπών για τις εν λόγω ομάδες οχημάτων. Σε περίπτωση που εγκριθεί τέτοια τροποποίηση, η διαφοροποίηση των τελών υποδομής και των τελών χρήσης για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα σύμφωνα με τις κατηγορίες εκπομπών CO<sub>2</sub> 2 και 3 θα πρέπει να εφαρμόζεται επίσης στις εν λόγω ομάδες οχημάτων. Εάν δεν εγκριθεί τέτοια τροποποίηση, η διαφοροποίηση για τις εν λόγω ομάδες οχημάτων θα πρέπει να γίνεται μόνο για τις κατηγορίες εκπομπών CO<sub>2</sub> 1, 4 και 5.
- (30) Η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει το ενδεχόμενο να προτείνει, κατά περίπτωση, τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ με την εισαγωγή των κατηγοριών εκπομπών CO<sub>2</sub> 2 και 3 για όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα σύμφωνα με τις αρχές που εφαρμόζονται για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα τα οποία ρυθμίζονται επί του παρόντος από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 όσον αφορά τις εκπομπές CO<sub>2</sub> που παράγουν, αν το πεδίο εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού επεκταθεί σε άλλα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.
- (31) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να προωθεί τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> μέσω τεχνικών βελτιώσεων σε συνδυασμούς βαρέων φορτηγών μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων τους. Ως εκ τούτου, η παρούσα οδηγία προβλέπει τη μείωση των τελών χρήσης οδικού δικτύου για τα βαρέα φορτηγά μηχανοκίνητα οχήματα με χαμηλές εκπομπές CO<sub>2</sub>. Για πλήρη κανονιστική συνέπεια, μόλις είναι διαθέσιμες νομικά πιστοποιημένες τιμές για την επίδραση των ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων στις εκπομπές CO<sub>2</sub> συνδυασμών βαρέων φορτηγών οχημάτων, η Επιτροπή θα πρέπει, κατά περίπτωση, να υποβάλει νομοθετική πρόταση για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ προκειμένου να συμπεριληφθούν οι εν λόγω πιστοποιημένες τιμές κατά τον καθορισμό της μείωσης των τελών χρήσης οδικού δικτύου που προβλέπεται στην παρούσα οδηγία.
- (32) Για να συνεχίζεται η προώθηση της ανανέωσης του στόλου και για να αποφεύγεται η στρέβλωση της αγοράς μεταχειρισμένων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, η κατάταξη των οχημάτων που ανήκουν στις κατηγορίες εκπομπών CO<sub>2</sub> 2 και 3 θα πρέπει να επαναξιολογείται κάθε έξι έτη μετά την πρώτη ταξινόμησή τους. Προκειμένου να ελαχιστοποιείται ο διοικητικός φόρτος, δεν θα πρέπει να επηρεάζεται η ισχύς των τελών χρήσης που ήταν σε ισχύ πριν από την ημερομηνία της νέας κατάταξης.

- (33) Όσον αφορά την έναρξη ισχύος της νέας κατάταξης στα συστήματα τελών χρήσης, η επιλογή κατάλληλου προτύπου εξαρτάται από συγκεκριμένες παραμέτρους σχετικά με τις διοικητικές συνέπειες της εν λόγω νέας κατάταξης και τις επιπτώσεις της στα έσοδα. Ως εκ τούτου, η απόφαση σχετικά με τον τρόπο εφαρμογής της νέας κατάταξης στα συστήματα τελών χρήσης θα πρέπει να εναπόκειται στα κράτη μέλη (ή, στην περίπτωση κοινών συστημάτων, στην ομάδα των ενδιαφερόμενων κρατών μελών).
- (34) Για να διασφαλιστεί η συνεκτική εφαρμογή της διαφοροποίησης των διοδίων ανάλογα με τις εκπομπές CO<sub>2</sub>, είναι αναγκαίο να τροποποιηθεί η οδηγία 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου <sup>(8)</sup>, ώστε να απαιτεί να υποδεικνύονται, εφόσον είναι διαθέσιμες στο πιστοποιητικό συμμόρφωσής τους, οι ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων στην άδεια κυκλοφορίας τους. Εάν ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 τροποποιηθεί κατά τρόπο που επηρεάζει τον υπολογισμό των εκπομπών CO<sub>2</sub> που προκύπτουν από τη χρήση καυσίμων χαμηλών εκπομπών άνθρακα, θα ήταν ίσως σκόπιμο να αξιολογήσει η Επιτροπή την ανάγκη ενίσχυσης της συνοχής μεταξύ της παρούσας οδηγίας και των εν λόγω τροποποιήσεων. Είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι ο εποχούμενος εξοπλισμός που χρησιμοποιείται στο πλαίσιο υπηρεσίας διοδίων περιέχει τα δεδομένα που σχετίζονται με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> και την κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και ότι τα εν λόγω δεδομένα είναι διαθέσιμα για την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών, όπως ορίζεται στην οδηγία (ΕΕ) 2019/520.
- (35) Τα ελαφρά οχήματα ευθύνονται για τα δύο τρίτα των αρνητικών επιπτώσεων των οδικών μεταφορών στο περιβάλλον και την υγεία. Είναι επομένως σημαντικό να προωθηθεί η χρήση των πλέον καθαρών και αποδοτικών από πλευράς καυσίμου οχημάτων μέσω της διαφοροποίησης των τελών χρήσης οδικού δικτύου ανάλογα με τις ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> και τις εκπομπές ρύπων τις οποίες παράγουν και οι οποίες καθορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής <sup>(9)</sup> και σε σχέση με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(10)</sup>. Προκειμένου να προωθηθεί η χρήση των πλέον καθαρών και αποδοτικών οχημάτων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να επιβάλλουν σημαντικά μειωμένα διόδια και τέλη χρήσης στα εν λόγω οχήματα. Θα πρέπει να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να λαμβάνουν υπόψη τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του οχήματος, ως αποτέλεσμα της μετατροπής του για τη χρήση εναλλακτικών καυσίμων. Παράλληλα, θα πρέπει να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να εξαιρούν καύσιμα που παράγονται από πρώτες ύλες που ενέχουν υψηλό κίνδυνο έμμεσης αλλαγής της χρήσης της γης (EAXI) και σχετικά με τις οποίες παρατηρείται σημαντική επέκταση της περιοχής παραγωγής σε εκτάσεις με υψηλά αποθέματα άνθρακα. Οι πάγιες συνδρομές ή οποιοδήποτε άλλο μέσο έχει εγκριθεί από τον φορέα λειτουργίας του συστήματος διοδίων θα πρέπει να επιτρέπουν στους χρήστες να επωφελούνται μιας διαφοροποίησης των διοδίων ή των τελών χρήσης ως ανταπόδοση για τις βελτιωμένες περιβαλλοντικές επιδόσεις του οχήματος μετά τη μετατροπή.
- (36) Για να μην τιμωρείται η ανάπτυξη και η χρήση ελαφρών οχημάτων μηδενικών εκπομπών λόγω του πρόσθετου βάρους που σχετίζεται με την τεχνολογία των μηδενικών εκπομπών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εφαρμόζουν μειωμένες τιμές ή εξαιρέσεις στα εν λόγω οχήματα.
- (37) Η κυκλοφοριακή συμφόρηση, στην οποία συμβάλλουν όλα τα μηχανοκίνητα οχήματα 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 υπάρχει η δυνατότητα επιβολής ειδικού τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης, υπό την προϋπόθεση ότι θα εφαρμόζεται στις κατηγορίες τόσο βαρέων όσο και ελαφρών οχημάτων. Λαμβανομένης υπόψη της δυναμικής συμβολής τους στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, τα κράτη μέλη μπορούν να αποκλείσουν τα συλλογικά μέσα μεταφοράς, δηλαδή τα μικρά λεωφορεία, τα λεωφορεία και τα πούλμαν, από το εν λόγω τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης. Για να είναι αποδοτικό και αναλογικό, το τέλος θα πρέπει να υπολογίζεται βάσει του οριακού κόστους κυκλοφοριακής συμφόρησης και να διαφοροποιείται ανάλογα με την τοποθεσία, τον χρόνο και την κατηγορία οχήματος.
- (38) Τα τέλη χρήσης οδικού δικτύου μπορούν να κινητοποιήσουν πόρους που συμβάλλουν στη χρηματοδότηση της συντήρησης και της ανάπτυξης υψηλής ποιότητας υποδομής μεταφορών. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να απαιτείται από τα κράτη μέλη να υποβάλλουν διεξοδικές εκθέσεις σχετικά με τη χρήση αυτών των εσόδων. Αυτό αναμένεται ιδίως να βοηθήσει στον εντοπισμό πιθανών χρηματοδοτικών κενών και να αυξήσει τη δημόσια αποδοχή των οδικών τελών. Για λόγους διαφάνειας, θα ήταν σκόπιμο τα κράτη μέλη να κοινοποιούν στους χρήστες του οδικού δικτύου ορισμένες πληροφορίες σχετικά με τα διόδια και τα τέλη χρήσης που επιβάλλονται στην επικράτειά τους, όπως πληροφορίες όσον αφορά, τη χρήση των εσόδων που προκύπτουν από την εφαρμογή της οδηγίας 1999/62/ΕΚ, τη διαφοροποίηση των τελών υποδομής, τα τέλη εξωτερικού κόστους και τα συνολικά έσοδα που προκύπτουν από τα τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης ανά κατηγορία οχήματος.

<sup>(8)</sup> Οδηγία 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων (ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σ. 57).

<sup>(9)</sup> 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 μηχανοκίνητων 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 (ΕΕ L 175 της 7.7.2017, σ. 1).

<sup>(10)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια επαγγελματικά οχήματα και με την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 (ΕΕ L 111 της 25.4.2019, σ. 13).

- (39) Τα τέλη κυκλοφοριακής συμμόρφωσης θα πρέπει να αποτυπώνουν το πραγματικό κόστος που επιβάλλεται από κάθε όχημα άμεσα στους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου και έμμεσα στην κοινωνία εν γένει, κατά τρόπο αναλογικό. Για να αποφεύγεται η δυσανάλογη παρεμπόδιση από αυτά της ελεύθερης κυκλοφορίας προσώπων και εμπορευμάτων, τα τέλη κυκλοφοριακής συμμόρφωσης θα πρέπει να περιορίζονται σε συγκεκριμένα ποσά που να αποτυπώνουν το οριακό κοινωνικό κόστος κυκλοφοριακής συμμόρφωσης σε καταστάσεις που προσεγγίζουν το όριο, όταν δηλαδή ο κυκλοφοριακός φόρτος προσεγγίζει την κυκλοφοριακή ικανότητα του οδικού δικτύου. Για τον ίδιο λόγο, δεν θα πρέπει να επιβάλλεται τέλος κυκλοφοριακής συμμόρφωσης σε συνδυασμό με τέλος υποδομής που διαφοροποιείται ανάλογα με την ώρα της ημέρας, το είδος της ημέρας ή την εποχή, για τον σκοπό της μείωσης της κυκλοφοριακής συμμόρφωσης. Προκειμένου να μεγιστοποιηθεί ο θετικός αντίκτυπος των τελών κυκλοφοριακής συμμόρφωσης, τα έσοδα που προκύπτουν θα πρέπει να κατανέμονται σε έργα που αντιμετωπίζουν τις πηγές της κυκλοφοριακής συμμόρφωσης.
- (40) Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι υφιστάμενες συμβάσεις παραχώρησης ενδέχεται να περιέχουν διαφορετικές ρυθμίσεις από εκείνες που ορίζονται στην παρούσα οδηγία και για τη διασφάλιση της οικονομικής βιωσιμότητάς τους, είναι σκόπιμο να απαιτείται να συμμορφώνονται οι υφιστάμενες συμβάσεις παραχώρησης με την απαίτηση να διαφοροποιείται το τέλος υποδομής μόνο κατόπιν ουσιαστικής τροποποίησής τους.
- (41) 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 κυκλοφοριακή συμμόρφωση που προκαλείται από τη χρήση ορισμένων οδών, όχι αποκλειστικά σε ορεινές περιοχές. Ο υφιστάμενος περιορισμός, που περιορίζει τις προσαυξήσεις σε τέτοιες περιοχές, θα πρέπει επομένως να αρθεί. Σε περίπτωση που δύο ή περισσότερα κράτη μέλη επιβάλλουν υψηλότερες προσαυξήσεις στον ίδιο διάδρομο, είναι αναγκαίο να λαμβάνεται υπόψη ότι οι εν λόγω προσαυξήσεις ενδέχεται να έχουν αρνητικές επιπτώσεις σε άλλα κράτη μέλη στον ίδιο διάδρομο. Επιπλέον, για να αποφευχθεί η διπλή επιβολή τελών στους χρήστες, οι προσαυξήσεις θα πρέπει να αποκλείονται στα τμήματα του οδικού δικτύου στα οποία επιβάλλεται τέλος κυκλοφοριακής συμμόρφωσης. Προς τον σκοπό αυτό, για την αποφυγή δυσμενών επιπτώσεων στην οικονομική ανάπτυξη των περιφερειακών περιοχών και για τη διασφάλιση ομοιόμορφων προϋποθέσεων για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή προκειμένου να απορρίπτεται ή να ζητά την τροποποίηση των σχεδίων, που υποβάλλονται από τα κράτη μέλη, για την πρόσθεση προσαύξεσης στο τέλος υποδομής που επιβάλλεται σε συγκεκριμένα τμήματα του οδικού δικτύου στα οποία σημειώνεται τακτικά κυκλοφοριακή συμμόρφωση ή των οποίων η χρήση από οχήματα προκαλεί σημαντικές περιβαλλοντικές ζημιές. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να εξασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(1)</sup>.
- (42) Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εκτέλεση της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες προκειμένου να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για να προσδιορίσει τις εκπομπές αναφοράς CO<sub>2</sub> για τις επιμέρους ομάδες βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που δεν καλύπτονται από το άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242. Η Επιτροπή θα πρέπει να αναπαράγει τα δεδομένα σχετικά με τις εν λόγω ομάδες οχημάτων που δημοσιεύονται στην έκθεση που αναφέρεται στο άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(2)</sup>. Λαμβανομένου υπόψη του περιορισμένου χαρακτήρα των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή, δεν είναι απαραίτητο να προβλέπεται έλεγχος από επιτροπή απαρτιζόμενη από αντιπροσώπους των κρατών μελών πριν από την έκδοσή τους.
- (43) Σε περίπτωση που κράτος μέλος θεσπίσει σύστημα επιβολής οδικών τελών, οι αντιστάθμισεις που χορηγούνται θα μπορούσαν σε ορισμένες περιπτώσεις να οδηγήσουν σε διακριτική μεταχείριση των χρηστών του οδικού δικτύου που δεν είναι κάτοικοι. Η δυνατότητα χορήγησης αντιστάθμισης θα πρέπει επομένως να περιορίζεται στις περιπτώσεις διοδίων και δεν θα πρέπει πλέον να είναι διαθέσιμη στην περίπτωση των τελών χρήσης.
- (44) Προκειμένου να αξιοποιούνται πιθανές συνέργειες μεταξύ των υφιστάμενων συστημάτων επιβολής οδικών τελών και για 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.
- (45) Είναι αναγκαίο να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να χρηματοδοτούν την κατασκευή, τη λειτουργία, τη συντήρηση και την ανάπτυξη εγκαταστάσεων ενέργειας ή καυσίμων για οχήματα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, με σκοπό τη διευκόλυνση του εξηλεκτρισμού του οδικού δικτύου. Ειδικότερα, εάν ένα κράτος μέλος προτίθεται να χρηματοδοτήσει αυτές τις ηλεκτρικές εγκαταστάσεις ανεξάρτητα από τη χρηματοδότηση των οδικών υποδομών, η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να εμποδίζει το εν λόγω κράτος μέλος να επιβάλλει τέλη για τη χρήση των εν λόγω εγκαταστάσεων.

<sup>(1)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

<sup>(2)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 2018, για την παρακολούθηση και τη δήλωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της κατανάλωσης καυσίμου από τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα (ΕΕ L 173 της 9.7.2018, σ. 1).

- (46) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας, δηλαδή να εξασφαλιστεί ότι τα εθνικά τέλη σε οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής εφαρμόζονται εντός συνεκτικού πλαισίου που διασφαλίζει ίση μεταχείριση σε όλη την Ένωση, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη αλλά μπορεί, λόγω της διασυννοριακής φύσης των οδικών μεταφορών και των προβλημάτων που έχει ως σκοπό να αντιμετωπίσει η παρούσα οδηγία, να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως διατυπώνεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα απαιτούμενα για την επίτευξη του εν λόγω στόχου.
- (47) Είναι απαραίτητο να εξασφαλιστεί ότι τα τέλη εξωτερικού κόστους συνεχίζουν να αποτυπώνουν το κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, του θορύβου και της κλιματικής αλλαγής που παράγουν τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα με τη μεγαλύτερη δυνατή ακρίβεια χωρίς να καθίσταται το καθεστώς επιβολής τελών υπέρμετρα περίπλοκο, προκειμένου να προωθηθεί η χρήση των πλέον αποδοτικών από πλευράς καυσίμου οχημάτων, και να παραμείνουν αποτελεσματικά τα κίνητρα και επικαιροποιημένη η διαφοροποίηση των τελών χρήσης οδικού δικτύου.
- (48) Επομένως, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) για να προσαρμόσει τις τιμές αναφοράς για την επιβολή τελών εξωτερικού κόστους που ορίζονται στα παραρτήματα ΙΙβ και ΙΙγ της οδηγίας 1999/62/ΕΚ στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, οι οποίες να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που προβλέπονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου<sup>(13)</sup>. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονες τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- (49) Επομένως, οι οδηγίες 1999/62/ΕΚ, 1999/37/ΕΚ και (ΕΕ) 2019/520 θα πρέπει να τροποποιηθούν αναλόγως,

ΕΞΕΛΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

#### Άρθρο 1

### Τροποποιήσεις της οδηγίας 1999/62/ΕΚ

Η οδηγία 1999/62/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

- 1) Ο τίτλος αντικαθίσταται από 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 ισχύει για:

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

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

3. Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται σε 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.

<sup>(13)</sup> ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

## Άρθρο 2

1. Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας νοούνται ως:
  - 1) “διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο”: η υποδομή οδικών μεταφορών που αναφέρεται στο κεφάλαιο II τμήμα 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (\*), όπως απεικονίζεται σε χάρτες στο παράρτημα I του εν λόγω κανονισμού,
  - 2) “κεντρικό διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών”: η υποδομή μεταφορών που προσδιορίζεται σύμφωνα με το κεφάλαιο III του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013,
  - 3) “κόστος κατασκευής”: το κόστος που συνδέεται με την κατασκευή, συμπεριλαμβανομένου, ενδεχομένως, του χρηματοδοτικού κόστους, οποιοδήποτε εκ των παρακάτω:
    - α) νέων υποδομών ή νέων βελτιώσεων υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των σημαντικών δομικών επισκευών,
    - β) υποδομών ή βελτιώσεων υποδομής, συμπεριλαμβανομένων σημαντικών δομικών επισκευών, που περατώθηκαν 30 το πολύ 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 ή
    - γ) υποδομών ή βελτιώσεων υποδομής που περατώθηκαν πριν από τις ημερομηνίες που αναφέρονται στο στοιχείο β), εφόσον:
      - 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,
  - 4) “χρηματοδοτικό κόστος”: ο τόκος για δάνεια και η απόδοση της τυχόν μετοχικής χρηματοδότησης από τους μετόχους,
  - 5) “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,
  - 6) “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, σιδηροδρομική ή τροχιοδρομική γραμμή, λωρίδα για ποδήλατα ή λωρίδα για πεζούς και
    - γ) χαρακτηρίζεται συγκεκριμένα ως αυτοκινητόδρομος,
  - 7) “διόδια”: καθορισμένο ποσό που πρέπει να καταβάλλεται για ένα όχημα βάσει της διανυόμενης απόστασης επί συγκεκριμένης υποδομής και του τύπου του οχήματος, η καταβολή του οποίου δημιουργεί το δικαίωμα χρήσης των υποδομών από το εν λόγω όχημα και συνίσταται σε ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα τέλη:
    - α) τέλος υποδομής,
    - β) τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης ή
    - γ) τέλος εξωτερικού κόστους,
  - 8) “τέλος υποδομής”: τέλος που επιβάλλεται με σκοπό την ανάκτηση των δαπανών κατασκευής, συντήρησης, λειτουργίας και επέκτασης της υποδομής που προέκυψαν σε κράτος μέλος,
  - 9) “τέλος εξωτερικού κόστους”: τέλος που επιβάλλεται με σκοπό την ανάκτηση των δαπανών που σχετίζονται με ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα:
    - α) την ατμοσφαιρική ρύπανση λόγω κυκλοφορίας,
    - β) την ηχορύπανση λόγω κυκλοφορίας ή
    - γ) τις εκπομπές CO<sub>2</sub> λόγω κυκλοφορίας,

- 10) “κόστος ατμοσφαιρικής ρύπανσης λόγω κυκλοφορίας”: το κόστος της βλάβης στην ανθρώπινη υγεία και της ζημίας που προκαλούν στο περιβάλλον οι εκπομπές σωματιδίων και προδρομών του όζοντος, όπως το NO<sub>x</sub> και οι πτητικές οργανικές ουσίες, κατά τη λειτουργία του οχήματος,
- 11) “κόστος ηχορύπανσης λόγω κυκλοφορίας”: το κόστος της βλάβης στην ανθρώπινη υγεία και της ζημίας που προκαλεί στο περιβάλλον ο θόρυβος που εκπέμπει το όχημα ή που δημιουργείται από την αλληλεπίδραση του οχήματος και του οδοστρώματος,
- 12) “κόστος εκπομπών CO<sub>2</sub> λόγω κυκλοφορίας”: το κόστος της ζημίας που προκαλείται από την έκλυση CO<sub>2</sub> κατά τη λειτουργία του οχήματος,
- 13) “κυκλοφοριακή συμφόρηση”: η κατάσταση κατά την οποία ο όγκος κυκλοφορίας προσεγγίζει ή υπερβαίνει την κυκλοφοριακή ικανότητα του δρόμου,
- 14) “τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης”: τέλος που επιβάλλεται στα οχήματα με σκοπό την ανάκτηση του κόστους κυκλοφοριακής συμφόρησης που προκύπτει σε κράτος μέλος και τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης,
- 15) “σταθμισμένο μέσο τέλος υποδομής”: τα συνολικά έσοδα που προκύπτουν από τέλος 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 εν λόγω τέλος κατά την εν λόγω περίοδο,
- 16) “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,
- 17) “όχημα”: όχημα με κινητήρα, με τέσσερις ή περισσότερους τροχούς, ή συνδυασμός αρθρωτών οχημάτων που προορίζεται ή χρησιμοποιείται για την οδική μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων,
- 18) “βαρύ επαγγελματικό όχημα”: όχημα με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμφόρτου άνω των 3,5 τόνων,
- 19) “βαρύ φορτηγό όχημα”: βαρύ επαγγελματικό όχημα προοριζόμενο για τη μεταφορά εμπορευμάτων,
- 20) “πούλμαν” και “λεωφορείο”: βαρύ επαγγελματικό όχημα προοριζόμενο για τη μεταφορά περισσότερων από οκτώ επιβατών, επιπλέον του οδηγού,
- 21) “ελαφρύ όχημα”: όχημα με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμφόρτου που δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους,
- 22) “επιβατικό αυτοκίνητο”: ελαφρύ όχημα προοριζόμενο για τη μεταφορά έως οκτώ επιβατών, επιπλέον του οδηγού,
- 23) “όχημα ιστορικού ενδιαφέροντος”: όχημα ιστορικού ενδιαφέροντος όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 7) της οδηγίας 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (\*\*),
- 24) “μικρό λεωφορείο”: ελαφρύ όχημα προοριζόμενο για τη μεταφορά περισσότερων από οκτώ επιβατών, επιπλέον του οδηγού,
- 25) “μηχανοκίνητο τροχόσπιτο”: όχημα με χώρο ενδιάιτησης, το οποίο περιλαμβάνει καθίσματα και τραπέζι, είτε αυτόνομο χώρο ύπνου είτε θέσεις κοιμώμενων από μετατρέψιμα καθίσματα, εξοπλισμό μαγειρέματος και εξοπλισμό αποθήκευσης,
- 26) “ελαφρύ επαγγελματικό όχημα”: ελαφρύ όχημα προοριζόμενο για τη μεταφορά εμπορευμάτων,
- 27) “ημιφορτηγό”: ελαφρύ όχημα κατά την έννοια του παραρτήματος I μέρος Γ σημείο 4.2 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (\*\*\*),
- 28) “εκπομπές CO<sub>2</sub>” βαρέος επαγγελματικού οχήματος: οι ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> του οχήματος που προβλέπονται στο σημείο 2.3 του οικείου φακέλου πληροφοριών πελάτη όπως ορίζεται στο παράρτημα IV μέρος II του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής (\*\*\*\*),
- 29) “όχημα μηδενικών εκπομπών”:
  - α) “βαρύ επαγγελματικό όχημα μηδενικών εκπομπών” όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 11) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (\*\*\*\*\*) ή
  - β) οποιοδήποτε επιβατικό αυτοκίνητο, μικρό λεωφορείο ή ελαφρύ επαγγελματικό όχημα χωρίς κινητήρα εσωτερικής καύσης,

- 30) “βαρύ επαγγελματικό όχημα χαμηλών εκπομπών”:
- α) “βαρύ επαγγελματικό όχημα χαμηλών εκπομπών” όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 12) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 ή
  - β) βαρύ επαγγελματικό όχημα που δεν καλύπτεται από το άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως δ) του εν λόγω κανονισμού, με εκπομπές CO<sub>2</sub> χαμηλότερες από το 50 % των εκπομπών αναφοράς CO<sub>2</sub> της ομάδας οχημάτων του, και το οποίο δεν είναι όχημα μηδενικών εκπομπών,
- 31) “φορέας μεταφορών”: κάθε επιχείρηση που εκτελεί οδική μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών,
- 32) “όχημα της κατηγορίας εκπομπών “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,
- 33) “τύπος βαρέος επαγγελματικού οχήματος”: η κατηγορία στην οποία εντάσσεται βαρύ επαγγελματικό όχημα, ανάλογα με τον αριθμό αξόνων, τις διαστάσεις ή τη μάζα του ή ανάλογα με άλλους παράγοντες κατάταξης οχήματος οι οποίοι αντικατοπτρίζουν τη ζημία των οδών, όπως το σύστημα ταξινόμησης των ζημιών των οδών που εκτίθεται στο παράρτημα IV, υπό την προϋπόθεση ότι το χρησιμοποιούμενο σύστημα κατάταξης βασίζεται σε χαρακτηριστικά του οχήματος τα οποία αναφέρονται στα έγγραφα του οχήματος που χρησιμοποιούνται σε όλα τα κράτη μέλη ή είναι εμφανή,
- 34) “επιμέρους ομάδα οχημάτων”: “επιμέρους ομάδα οχημάτων” όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 8) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242,
- 35) “ομάδα οχημάτων”: ομάδα οχημάτων που απαριθμούνται στον πίνακα 1 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400,
- 36) “περίοδος υποβολής στοιχείων του έτους Y”: “περίοδος υποβολής στοιχείων του έτους Y” όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 3) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242,
- 37) “πορεία μείωσης των εκπομπών”, για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους Y και την επιμέρους ομάδα (sg) οχημάτων, δηλαδή  $ET_{Y,sg}$ : το γινόμενο του συντελεστή μείωσης των ετήσιων εκπομπών CO<sub>2</sub> (R-ET<sub>Y</sub>) επί τις εκπομπές αναφοράς CO<sub>2</sub> (rCO<sub>2,sg</sub>) της επιμέρους ομάδας (sg), δηλαδή  $ET_{Y,sg} = R-ET_Y \times rCO_{2,sg}$ : για τα έτη  $Y \leq 2030$ , ο R-ET<sub>Y</sub> και οι rCO<sub>2,sg</sub> καθορίζονται αμφότερα σύμφωνα με το παράρτημα I σημείο 5.1 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242· για τα έτη  $Y > 2030$ , ο R-ET<sub>Y</sub> είναι 0,70· οι rCO<sub>2,sg</sub> ισχύουν όπως προσαρμόζονται από τις κατ’ εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 για τις περιόδους υποβολής στοιχείων που αρχίζουν μετά τις αντίστοιχες ημερομηνίες εφαρμογής των εν λόγω κατ’ εξουσιοδότηση πράξεων,
- 38) “εκπομπές αναφοράς CO<sub>2</sub> ομάδας οχημάτων”:
- α) για τα οχήματα που καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242, η ποσότητα που υπολογίζεται σύμφωνα με τον τύπο στο παράρτημα I σημείο 3 του εν λόγω κανονισμού,
  - β) για τα οχήματα που δεν καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242, η μέση τιμή όλων των εκπομπών CO<sub>2</sub> οχημάτων που ανήκουν στην εν λόγω ομάδα οχημάτων, η οποία δηλώνεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (\*\*\*\*\*) για την πρώτη περίοδο υποβολής στοιχείων, η οποία θα αρχίζει μετά την ημερομηνία κατά την οποία απαγορεύεται σύμφωνα με το άρθρο 24 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 η ταξινόμηση, η πώληση ή η θέση σε κυκλοφορία οχημάτων της εν λόγω ομάδας οχημάτων που δεν συμμορφώνονται με τις υποχρεώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400,
- 39) “σύμβαση παραχώρησης”: “σύμβαση παραχώρησης έργων” ή “σύμβαση παραχώρησης υπηρεσιών” όπως ορίζονται στο άρθρο 5 σημείο 1) στοιχείο α) ή β) της οδηγίας 2014/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (\*\*\*\*\*),
- 40) “διόδια εκ παραχώρησης”: διόδια επιβαλλόμενα από ανάδοχο σύμβασης παραχώρησης σύμφωνα με σύμβαση παραχώρησης,
- 41) “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 πανευρωπαϊκό εναρμονισμένο δείκτη τιμών καταναλωτή (ΕνΔΤΚ) και εξαιρουμένης της ενέργειας και των μη μεταποιημένων τροφίμων, όπως δημοσιεύεται από την Επιτροπή (Eurostat).
2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1 σημείο 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 τον θόρυβο, στην καθιέρωση καινοτόμων τεχνολογιών ή στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και τα ποσά που όντως κατέβαλε ο φορέας λειτουργίας και αντιστοιχούν σε αντικειμενικά περιβαλλοντικά στοιχεία, όπως η προστασία έναντι της μόλυνσης του εδάφους.

3. Με την επιφύλαξη του άρθρου 7δα παράγραφος 3, τα κράτη μέλη μπορούν να αντιμετωπίζουν τα μηχανοκίνητα τροχήσπιτα είτε ως πούλμαν ή λεωφορεία, είτε ως επιβατικά αυτοκίνητα.

- (\*) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, (ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 1).
- (\*\*) 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).
- (\*\*\*) Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1).
- (\*\*\*\*) Κανονισμός (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής, της 12ης Δεκεμβρίου 2017, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τον προσδιορισμό των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της κατανάλωσης καυσίμου των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής (ΕΕ L 349 της 29.12.2017, σ. 1).
- (\*\*\*\*\*) Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> 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).
- (\*\*\*\*\*\*) Κανονισμός (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 2018, για την παρακολούθηση και τη δήλωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της κατανάλωσης καυσίμου από τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα (ΕΕ L 173 της 9.7.2018, σ. 1).
- (\*\*\*\*\*\*) 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).».

3) Τα άρθρα 7 και 7α αντικαθίστανται 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, καθώς και σε οποιαδήποτε άλλα επιπλέον τμήματα του δικτύου αυτοκινητοδρόμων που δεν είναι τμήμα του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου υπό τις προϋποθέσεις που ορίζονται στις παραγράφους 4 έως 14 του παρόντος άρθρου και στα άρθρα 7α έως 7ια.

2. Η παράγραφος 1 δεν θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών, τηρουμένης της ΣΛΕΕ, 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 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 4 και 5 του παρόντος άρθρου, του άρθρου 7α και του άρθρου 7ι παράγραφοι 1, 2 και 4.

3. 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, τα μικρά λεωφορεία και τα επιβατικά αυτοκίνητα, μπορούν να εισάγονται ή να διατηρούνται ανεξάρτητα το ένα από το άλλο. Ωστόσο, εάν τα κράτη μέλη επιβάλλουν τέλη στα επιβατικά αυτοκίνητα, επιβάλλουν τέλη και στα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα.

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

Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να μην εφαρμόζουν το άρθρο 7γα παράγραφος 3, το άρθρο 7ζα παράγραφος 1 και το άρθρο 7ζβ παράγραφος 2 στα διόδια αυτά για τη χρήση γεφυρών, σηράγγων και ορεινών διαβάσεων, εφόσον πληροίται μία ή και οι δύο από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) η εφαρμογή του άρθρου 7γα παράγραφος 3, του άρθρου 7ζα παράγραφος 1 και του άρθρου 7ζβ παράγραφος 2 δεν θα ήταν τεχνικά εφικτή για την εισαγωγή αυτής της διαφοροποίησης για το συγκεκριμένο σύστημα διοδίων,
- β) η εφαρμογή του άρθρου 7γα παράγραφος 3, του άρθρου 7ζα παράγραφος 1 και του άρθρου 7ζβ παράγραφος 2 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 7γα παράγραφος 3, το άρθρο 7ζα παράγραφος 1 και το άρθρο 7ζβ παράγραφος 2 σύμφωνα με το δεύτερο εδάφιο της παρούσας παραγράφου γνωστοποιεί την απόφασή του στην Επιτροπή.

5. Τα διόδια και τα τέλη χρήσης δεν εισάγουν, άμεσα ή έμμεσα, διακρίσεις λόγω:

- α) της ιδιγένειας του χρήστη του οδικού δικτύου,
- β) του κράτους μέλους ή της τρίτης χώρας όπου είναι εγκατεστημένος ο φορέας μεταφορών,
- γ) του κράτους μέλους ή της τρίτης χώρας όπου έχει εκδοθεί η άδεια κυκλοφορίας του οχήματος ή
- δ) της προέλευσης ή του προορισμού της μεταφοράς.

6. Τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν μειωμένα διόδια ή τέλη χρήσης σε ορισμένα τμήματα του οδικού ή να εξαιρούν εντελώς ορισμένα τμήματα του οδικού δικτύου από τέλη χρήσης οδικού δικτύου, ιδίως όπου η ένταση της κυκλοφορίας είναι χαμηλή σε αραιοκατοικημένες περιοχές.

7. Στην περίπτωση οδικών υποδομών που καλύπτονται από συμβάσεις παραχώρησης, όπου η σύμβαση έχει υπογραφεί πριν από τις 24 Μαρτίου 2022 ή οι προσφορές ή απαντήσεις σε προσκλήσεις διαπραγμάτευσης στο πλαίσιο της διαδικασίας με διαπραγμάτευση έχουν παραληφθεί δυνάμει διαδικασίας ανάθεσης δημόσιας σύμβασης πριν από τις 24 Μαρτίου 2022, τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέγουν να μην εφαρμόζουν το άρθρο 7γα παράγραφος 3, το άρθρο 7ζ παράγραφοι 1 και 2 και τα άρθρα 7ζα και 7ζβ για τα διόδια και τα τέλη χρήσης στις εν λόγω υποδομές, έως ότου η σύμβαση παραχώρησης ανανεωθεί ή η ρύθμιση περί διοδίων ή τελών υποστεί ουσιαστική τροποποίηση.

8. Η παράγραφος 7 ισχύει επίσης για τις μακροπρόθεσμες συμβάσεις οι οποίες συνάπτονται μεταξύ ενός δημόσιου και ενός μη δημόσιου φορέα και οι οποίες έχουν υπογραφεί πριν από τις 24 Μαρτίου 2022 για την εκτέλεση εργασιών και/ή τη διαχείριση άλλων υπηρεσιών εκτός από την εκτέλεση εργασιών που δεν περιλαμβάνουν τη μεταφορά του κινδύνου της ζήτησης.

9. Τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν μειωμένα διόδια ή τέλη χρήσης ή απαλλαγές από την υποχρέωση καταβολής διοδίων ή τελών χρήσης για:

- α) βαρέα επαγγελματικά οχήματα που εξαιρούνται από την υποχρέωση εγκατάστασης και χρήσης συσκευής ελέγχου δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (\*),
- β) βαρέα φορτηγά οχήματα με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμφόρτου άνω των 3,5 τόνων και κάτω των 7,5 τόνων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά υλικών, εξοπλισμού ή μηχανημάτων προς χρήση από τον οδηγό κατά τη διάρκεια της εργασίας του οδηγού ή για την παράδοση εμπορευμάτων που παράγονται βιοτεχνικά, εφόσον η μεταφορά δεν πραγματοποιείται για λογαριασμό τρίτων ή για ίδιο λογαριασμό,
- γ) οποιοδήποτε όχημα εμπίπτει στις προϋποθέσεις του άρθρου 6 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β) ή οποιοδήποτε όχημα χρησιμοποιείται από άτομα με αναπηρίες ή ανήκει σε αυτά και
- δ) οχήματα μηδενικών εκπομπών με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμφόρτου έως 4,25 τόνων.

10. Από τις 25 Μαρτίου 2030, τα κράτη μέλη δεν επιβάλλουν τέλη χρήσης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα στο κεντρικό διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.

11. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 10, τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλλουν τέλη χρήσης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα σε τμήματα του κεντρικού διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, αλλά μόνο σε δεδόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις κατά τις οποίες η επιβολή διοδίων:

- α) θα συνεπαγόταν δυσανάλογο διοικητικό, επενδυτικό και λειτουργικό κόστος σε σύγκριση με τα αναμενόμενα έσοδα ή οφέλη που θα δημιουργούσαν τα εν λόγω διόδια, για παράδειγμα λόγω του περιορισμένου μήκους των σχετικών τμημάτων του οδικού δικτύου ή της σχετικά χαμηλής πυκνότητας του πληθυσμού ή της σχετικά ήπιας κυκλοφορίας, ή

β) θα οδηγούσε σε εκτροπή της κυκλοφορίας με αρνητικές επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια ή τη δημόσια υγεία.

Προτού επιβάλουν τα εν λόγω τέλη χρήσης, τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή την πρόθεσή τους να το πράξουν. Η εν λόγω γνωστοποίηση περιλαμβάνει τους λόγους που δικαιολογούν, λαμβανομένου υπόψη του πρώτου εδαφίου, την επιβολή του τέλους χρήσης βάσει αντικειμενικών κριτηρίων και σαφείς πληροφορίες σχετικά με τα οχήματα και τα τμήματα του οδικού δικτύου που καλύπτονται από το τέλος χρήσης.

Τα κράτη μέλη μπορούν να υποβάλλουν μία ενιαία γνωστοποίηση για περισσότερα τμήματα του οδικού δικτύου που καλύπτονται από τις εξαιρέσεις, υπό την προϋπόθεση ότι περιλαμβάνεται αιτιολόγηση για κάθε τμήμα.

12. Όταν τα κράτη μέλη εφαρμόζουν κοινό σύστημα τελών χρήσης σύμφωνα με το άρθρο 8, τα εν λόγω κράτη μέλη προσαρμόζουν ή παύουν το κοινό σύστημα έως τις 25 Μαρτίου 2032.

13. Έως τις 25 Μαρτίου 2027, όσον αφορά τα βαρέα φορτηγά οχήματα, ένα κράτος μέλος μπορεί να επιλέγει να επιβάλλει διόδια ή τέλη χρήσης μόνο σε βαρέα φορτηγά οχήματα με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμφόρτου τουλάχιστον 12 τόνων, εφόσον θεωρεί ότι η επιβολή διοδίων ή τελών χρήσης σε βαρέα φορτηγά οχήματα κάτω των 12 τόνων:

- α) θα επέφερε 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) θα επέφερε διοικητικές δαπάνες πάνω από το 15 % του πρόσθετου εισοδήματος το οποίο θα προέκυπτε από την εν λόγω επέκταση ή
- γ) θα αφορούσε 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 μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμφόρτου τουλάχιστον 12 τόνων ενημερώνουν την Επιτροπή για την απόφασή τους μαζί με τους λόγους στους οποίους βασίζεται.

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

15. Έως τις 25 Μαρτίου 2027, η Επιτροπή αξιολογεί την εφαρμογή και την αποτελεσματικότητα της παρούσας οδηγίας όσον αφορά την επιβολή τελών για ελαφρά οχήματα.

Η εν λόγω αξιολόγηση λαμβάνει υπόψη την εξέλιξη των συστημάτων επιβολής τελών που εφαρμόζονται στα ελαφρά οχήματα όσον αφορά τον τύπο τέλους που επιβάλλεται σε διάφορες κατηγορίες οχημάτων, την έκταση του καλυπτόμενου δικτύου, την αναλογικότητα της τιμολόγησης και άλλα σχετικά στοιχεία.

Με βάση την εν λόγω αξιολόγηση, η Επιτροπή υποβάλλει, κατά περίπτωση, νομοθετική πρόταση για την τροποποίηση των σχετικών διατάξεων της παρούσας οδηγίας.

#### Άρθρο 7α

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

2. Εάν επιβάλλονται τέλη χρήσης σε σχέση με βαρέα επαγγελματικά οχήματα, η χρήση της υποδομής καθίσταται διαθέσιμη για τις παρακάτω περιόδους τουλάχιστον: ημερήσια, εβδομαδιαία, μηνιαία και ετήσια. Το μηνιαίο τέλος δεν υπερβαίνει το 10 % του ετήσιου τέλους, το εβδομαδιαίο τέλος δεν υπερβαίνει το 5 % του ετήσιου τέλους και το ημερήσιο τέλος δεν υπερβαίνει το 2 % του ετήσιου τέλους.

Ένα κράτος μέλος μπορεί να αποφασίζει ότι, για τα οχήματα των οποίων η άδεια κυκλοφορίας έχει εκδοθεί σε αυτό, εφαρμόζονται μόνο ετήσια τέλη.

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

3. Εάν επιβάλλονται τέλη χρήσης σε σχέση με επιβατικά αυτοκίνητα, η χρήση της υποδομής καθίσταται διαθέσιμη για τις παρακάτω περιόδους τουλάχιστον: ημερήσια, εβδομαδιαία ή δεκαήμερη ή αμφότερες, μηνιαία ή διμηνιαία ή αμφότερες και ετήσια. Το διμηνιαίο τέλος δεν υπερβαίνει το 30 % του ετήσιου τέλους, το μηνιαίο τέλος δεν υπερβαίνει το 19 % του ετήσιου τέλους, το τέλος των 10 ημερών δεν υπερβαίνει το 12 % του ετήσιου τέλους, το εβδομαδιαίο τέλος δεν υπερβαίνει το 11 % του ετήσιου τέλους και το ημερήσιο τέλος δεν υπερβαίνει το 9 % του ετήσιου τέλους.

Τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίζουν το ημερήσιο τέλος χρήσης μόνο για σκοπούς διέλευσης.

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 από τις 24 Μαρτίου 2022, τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρούν τέλη πάνω από τα όρια που τίθενται στο πρώτο εδάφιο, υπό την προϋπόθεση ότι βρίσκονταν σε ισχύ πριν από την εν λόγω ημερομηνία, και μπορούν να διατηρούν 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 με το δεύτερο εδάφιο, μόλις τεθούν σε ισχύ ρυθμίσεις περί τελών που έχουν υποστεί ουσιαστική τροποποίηση και, το αργότερο, έως τις 25 Μαρτίου 2030.

4. Όσον αφορά τα μικρά λεωφορεία και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, τα κράτη μέλη συμμορφώνονται είτε με την παράγραφο 2 είτε με την παράγραφο 3. Εάν τα κράτη μέλη καθορίζουν διαφορετικά τέλη χρήσης για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα απ' ό,τι για τα επιβατικά αυτοκίνητα, καθορίζουν υψηλότερα τέλη χρήσης για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα απ' ό,τι για τα επιβατικά αυτοκίνητα.

5. Έως τις 25 Μαρτίου 2027, η Επιτροπή αξιολογεί την τεχνική και νομική σκοπιμότητα της διαφοροποίησης της μεταχείρισης των διάφορων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων ανάλογα με το αν το σχετικό ελαφρύ επαγγελματικό όχημα είναι εξοπλισμένο με ταχυγράφο ή όχι. Με βάση την εν λόγω αξιολόγηση, η Επιτροπή υποβάλλει, κατά περίπτωση, νομοθετική πρόταση για την ανάλογη τροποποίηση της παρούσας οδηγίας.

(\*) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, για τους ταχυγράφους 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).».

4) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 7αα

1. Τα κράτη μέλη που επέβαλλαν διόδια στο κεντρικό τους διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών ή σε τμήμα αυτού πριν από τις 24 Μαρτίου 2022 μπορούν να θεσπίσουν συνδυασμένο σύστημα επιβολής τελών για όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα ή για ορισμένους τύπους βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.

2. Στο εν λόγω συνδυασμένο σύστημα επιβολής τελών, τα κράτη μέλη μπορούν, κατά παρέκκλιση από το άρθρο 7 παράγραφος 10, να επιβάλλουν τέλη χρήσης για όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα ή για ορισμένους τύπους βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων ορισμένων κατηγοριών βαρύτερων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων στο κεντρικό διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών ή σε τμήματά του, σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 4.

3. Τα τέλη χρήσης που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου διαφοροποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 7ζα και ανάλογα με την κατηγορία εκπομπών Ευγρ. Επιπροσθέτως, τα κράτη μέλη καθορίζουν τέλη χρήσης, συμπεριλαμβανομένων των διοικητικών δαπανών, για τα σχετικά βαρέα επαγγελματικά οχήματα, σε ύψος που δεν υπερβαίνει τα μέγιστα όρια που καθορίζονται στο παράρτημα II.

4. Τα κράτη μέλη που θεσπίζουν συνδυασμένο σύστημα επιβολής τελών διενεργούν εκτίμηση επιπτώσεων ή ανάλυση που εξηγεί και αιτιολογεί την εισαγωγή του και η οποία γνωστοποιείται στην Επιτροπή τουλάχιστον έξι μήνες πριν από την εισαγωγή του.».

5) Τα άρθρα 7β και 7γ αντικαθίστανται 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 στα εν λόγω τέλη. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέγουν να αναγκούν μόνον κάποιο ποσοστό του εν λόγω κόστους.

### Άρθρο 7γ

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρούν ή να θεσπίζουν τέλος εξωτερικού κόστους, που σχετίζεται με το κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης λόγω κυκλοφορίας, της ηχορύπανσης λόγω κυκλοφορίας, των εκπομπών CO<sub>2</sub> λόγω κυκλοφορίας ή οποιουδήποτε συνδυασμού των ανωτέρω.

Όταν επιβάλλεται τέλος εξωτερικού κόστους για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, 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 που καθορίζονται στα παραρτήματα IIIβ και IIIγ. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέγουν να ανακτούν μόνο κάποιο ποσοστό του εν λόγω κόστους.

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

3. Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν εξαιρέσεις που επιτρέπουν την προσαρμογή των τελών εξωτερικού κόστους για τα οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος.»

### 6) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

#### «Άρθρο 7γα

1. Όταν επιβάλλουν τέλος εξωτερικού κόστους για ατμοσφαιρική ρύπανση ή ηχορύπανση, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη το κόστος που συναρτάται με το δίκτυο ή το τμήμα του δικτύου για το οποίο επιβάλλεται το εν λόγω τέλος και με τα οχήματα τα οποία υπόκεινται στο εν λόγω τέλος.

2. 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 μετά την ημερομηνία κατά την οποία άρχισαν να ισχύουν οι κανόνες που ορίζουν τα εν λόγω πρότυπα.

3. Από τις 25 Μαρτίου 2026, τα κράτη μέλη επιβάλλουν τέλος εξωτερικού κόστους για την ατμοσφαιρική ρύπανση λόγω κυκλοφορίας στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα στο δίκτυο με διόδια που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 1.

Κατά παρέκκλιση από το πρώτο εδάφιο, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν να μην επιβάλλουν τέλος εξωτερικού κόστους στα εν λόγω τμήματα του οδικού δικτύου, εάν αυτό θα οδηγούσε στην παράκαμψη των πιο ρυπογόνων οχημάτων, με αρνητικές επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια και τη δημόσια υγεία.

4. Τα κράτη μέλη μπορούν να αξιολογούν τη δυνατότητα επιβολής τέλους εξωτερικού κόστους για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> και για την ατμοσφαιρική ρύπανση ή εφαρμογής εκπτώσεων, που σχετίζονται με τις εν λόγω εκπομπές, όταν τα διόδια εκ παραχωρήσεως δεν διαφοροποιούνται σύμφωνα με τα άρθρα 7ζ και 7ζα για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και σύμφωνα με το άρθρο 7ζβ για τα ελαφρά οχήματα.

Το αποτέλεσμα της εν λόγω προαιρετικής αξιολόγησης, συμπεριλαμβανομένης της αιτιολόγησης του λόγου για τον οποίο δεν επιβάλλεται τέλος εξωτερικού κόστους ή δεν εφαρμόζεται έκπτωση, γνωστοποιείται στην Επιτροπή.

#### Άρθρο 7γβ

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν υψηλότερα τέλη εξωτερικού κόστους για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> από τις τιμές αναφοράς που καθορίζονται στο παράρτημα IIIγ, 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 IIIγ. Όταν κράτη μέλη εφαρμόζουν την παρούσα παράγραφο, αιτιολογούν την απόφασή τους και τη γνωστοποιούν στην Επιτροπή, σύμφωνα με το παράρτημα IIIα.

2. Όσον αφορά τα λεωφορεία και τα πούλμαν, τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέξουν να εφαρμόσουν τιμές ίδιες ή χαμηλότερες από τις προβλεπόμενες για τα βαρέα φορτηγά οχήματα.

3. Τέλος εξωτερικού κόστους για εκπομπές CO<sub>2</sub> μπορεί να συνδυαστεί με τέλος υποδομής που διαφοροποιείται σύμφωνα με το άρθρο 7ζα.

4. Έως τις 25 Μαρτίου 2027, η Επιτροπή αξιολογεί την εφαρμογή και την αποδοτικότητα της επιβολής τελών εξωτερικού κόστους για τις εκπομπές CO<sub>2</sub>, καθώς και τη συνοχή της με την οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (\*) και την οδηγία 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου (\*\*). Με βάση την εν λόγω αξιολόγηση, η Επιτροπή, όπου ενδείκνυται, υποβάλλει νομοθετική πρόταση τροποποίησης του παρόντος άρθρου. Σε περίπτωση που το παρόν άρθρο δεν έχει τροποποιηθεί αναλόγως έως την 1η Ιανουαρίου 2027, αλλά η οδηγία 2003/87/ΕΚ ή η οδηγία 2003/96/ΕΚ του

Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου έχει τροποποιηθεί κατά τρόπο που έχει ως αποτέλεσμα την αποδοτική εσωτερική τουλάχιστον μέρους του εξωτερικού κόστους των εκπομπών CO<sub>2</sub> από τις οδικές μεταφορές, η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 9δ της παρούσας οδηγίας, που τροποποιούν το παράρτημα IIIγ της παρούσας οδηγίας, προκειμένου να προσαρμόσει τις τιμές αναφοράς του τέλους εξωτερικού κόστους για τις εκπομπές CO<sub>2</sub>, λαμβάνοντας υπόψη την πραγματική τιμή άνθρακα που εφαρμόζεται στα καύσιμα οδικών μεταφορών στην Ένωση.

- (\*) Οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32).
- (\*\*) Οδηγία 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας (ΕΕ L 283 της 31.10.2003, σ. 51).».

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

«Άρθρο 7δ

Το αργότερο έξι μήνες μετά την έγκριση νέων και αυστηρότερων προτύπων εκπομπών Euro, η Επιτροπή υποβάλλει, κατά περίπτωση, νομοθετική πρόταση για τον καθορισμό των αντίστοιχων τιμών αναφοράς στο παράρτημα IIIβ και την προσαρμογή των ανώτατων τιμών των τελών χρήσης στο παράρτημα II.».

8) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 7δα

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

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 κατά το οποίο το οδικό δίκτυο και οι γύρω χώροι του επηρεάζονται από κυκλοφοριακή συμμόρφωση, το οποίο υπολογίζεται, μεταξύ άλλων, αναφορικά με τον μέσο χρόνο καθυστέρησης ή το μήκος των σειρών αναμονής.

3. Τέλος κυκλοφοριακής συμμόρφωσης που επιβάλλεται σε οποιοδήποτε τμήμα του οδικού δικτύου εφαρμόζεται χωρίς διακρίσεις σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων, σύμφωνα με τους τυποποιημένους συντελεστές ισοδυναμίας που καθορίζονται στο παράρτημα V. Τα κράτη μέλη μπορούν, ωστόσο, να εξαιρούν, εξολοκλήρου ή εν μέρει, από το τέλος κυκλοφοριακής συμμόρφωσης τα μικρά λεωφορεία, τα λεωφορεία και τα πούλμαν, με σκοπό την προώθηση των συλλογικών μέσων μεταφοράς και την κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη και εδαφική συνοχή. Τα μηχανοκίνητα τροχήλατα, ανεξάρτητα από τη μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμφόρτου, δεν τυγχάνουν μεταχείρισης ως πούλμαν και λεωφορεία για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου.

4. Το τέλος κυκλοφοριακής συμμόρφωσης ορίζεται σύμφωνα με τις ελάχιστες απαιτήσεις που αναφέρονται στο παράρτημα V. Αντανακλά το κόστος που επιβάλλει ένα όχημα σε άλλους χρήστες του οδικού δικτύου, και έμμεσα στην κοινωνία, και τηρεί τις τιμές αναφοράς που καθορίζονται στο παράρτημα VI για οποιονδήποτε τύπο οδικού δικτύου. Όταν κράτος μέλος προτίθεται να επιβάλει τέλη κυκλοφοριακής συμμόρφωσης που είναι υψηλότερα από τις τιμές αναφοράς που καθορίζονται στο παράρτημα VI, ενημερώνει την Επιτροπή σύμφωνα με τις απαιτήσεις που αναφέρονται στο παράρτημα V.

Τα έσοδα από τα τέλη κυκλοφοριακής συμμόρφωσης, ή το χρηματικό τους ισοδύναμο, χρησιμοποιούνται για την αντιμετώπιση του προβλήματος της συμμόρφωσης ή την ανάπτυξη βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας εν γένει.

Όταν τα έσοδα αυτά διοχετεύονται στον γενικό προϋπολογισμό, ένα κράτος μέλος θεωρείται ότι έχει εφαρμόσει το δεύτερο εδάφιο, εάν εφαρμόζει πολιτικές χρηματοδοτικής στήριξης για την αντιμετώπιση του προβλήματος της συμμόρφωσης ή την ανάπτυξη βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας οι οποίες έχουν αξία ισοδύναμη με τα έσοδα που προκύπτουν από τα τέλη κυκλοφοριακής συμμόρφωσης.

5. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κατάλληλους μηχανισμούς για την παρακολούθηση του αντικτύπου των τελών κυκλοφοριακής συμμόρφωσης και την επανεξέταση του ύψους τους. Κάθε κράτος μέλος επανεξετάζει τακτικά το ύψος των τελών, τουλάχιστον κάθε τρία έτη, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι δεν υπερβαίνουν το κόστος της κυκλοφοριακής συμμόρφωσης που κατατηρείται στο εν λόγω κράτος μέλος στα τμήματα του οδικού δικτύου που υπόκεινται στο τέλος κυκλοφοριακής συμμόρφωσης.».

9) Στο άρθρο 7ε, οι παράγραφοι 1 και 2 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 παραχώρησης, το ανώτατο επίπεδο του τέλους υποδομής για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα είναι ισοδύναμο προς ή κατώτερο από το επίπεδο 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 σύμβασης παραχώρησης.»

10) Τα άρθρα 7στ και 7ζ αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7στ

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

α) τα έσοδα από την προσαύξηση επενδύονται στη χρηματοδότηση της ανάπτυξης υπηρεσιών μεταφορών ή της κατασκευής ή συντήρησης της υποδομής μεταφορών του κεντρικού διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών οι οποίες συμβάλλουν άμεσα στην ελάφρυνση της κυκλοφοριακής συμφόρησης ή της περιβαλλοντικής ζημίας 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 της παρούσας οδηγίας, εκτός αν τα απορρέοντα έσοδα επενδύονται σε διασυννοριακά τμήματα διαδρόμου κεντρικού δικτύου που προσδιορίζεται σύμφωνα με το κεφάλαιο IV του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013, οπότε η προσαύξηση δεν μπορεί να υπερβαίνει το 25 % του εν λόγω σταθμισμένου μέσου τέλους υποδομής, ή αν δύο ή περισσότερα κράτη μέλη εφαρμόζουν προσαύξηση στον ίδιο διάδρομο, οπότε, κατόπιν συμφωνίας όλων των κρατών μελών που αποτελούν μέρος του εν λόγω διαδρόμου και γειτνιάζουν με τα κράτη μέλη στο έδαφος των οποίων βρίσκεται το τμήμα του διαδρόμου στο οποίο πρόκειται να εφαρμοστεί προσαύξηση, η εν λόγω προσαύξηση μπορεί να υπερβαίνει το 25 % αλλά δεν μπορεί να υπερβαίνει το 50 % του εν λόγω σταθμισμένου μέσου τέλους υποδομής,

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 υποδομής μεταφορών ή των υπηρεσιών μεταφορών που αναφέρονται στο 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.

2. Σε περίπτωση νέου διασυννοριακού έργου, επιτρέπεται να προστεθεί προσαύξηση μόνο εφόσον συμφωνούν όλα τα κράτη μέλη που εμπλέκονται στο εν λόγω έργο.

3. Επιτρέπεται προσαύξηση τέλους υποδομής που διαφοροποιείται σύμφωνα με το άρθρο 7ζ, 7ζα ή 7ζβ.

4. 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 που αναφέρεται στο άρθρο 9γ. Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι η προγραμματιζόμενη προσαύξηση δεν πληροί τους όρους που προβλέπονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου ή εάν κρίνει ότι η σχεδιαζόμενη προσαύξηση θα έχει σημαντικό δυσμενή αντίκτυπο στην οικονομική ανάπτυξη περιφερειακών περιοχών, δύναται να εκδώσει εκτελεστικές πράξεις προκειμένου να απορρίψει τα σχέδια που έχουν υποβληθεί από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος όσον αφορά την επιβολή τελών ή να ζητήσει την τροποποίηση τους. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 9γ παράγραφος 3.

5. Δεν μπορεί να εφαρμόζεται προσαύξηση σε τμήματα του 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 έξι 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.

Κράτος μέλος που επιθυμεί να καθιερώσει τέτοια διαφοροποίηση ή να τροποποιήσει ισχύουσα διαφοροποίηση ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή και της παρέχει τις πληροφορίες που απαιτούνται προκειμένου αυτή να αξιολογήσει αν πληρούνται οι προϋποθέσεις.

2. Έως ότου εφαρμοστεί η διαφοροποίηση των τελών υποδομής και των τελών χρήσης που αναφέρονται στο άρθρο 7α, 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 Euro. Όταν τα τέλη υποδομής και τα τέλη χρήσης διαφοροποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 7α, τα κράτη μέλη μπορούν να διακόψουν τη διαφοροποίηση ανάλογα με την κατηγορία εκπομπών Euro.

Κατά παρέκκλιση από το πρώτο εδάφιο, κράτος μέλος δύναται να αποφασίσει να μην εφαρμόσει την απαίτηση διαφοροποίησης του τέλους υποδομής, εάν συντρέχει ένα από τα ακόλουθα:

- α) αυτό θα υπονόμει σοβαρά τη συνοχή των συστημάτων επιβολής διοδίων στην επικράτειά του,
- β) δεν θα ήταν τεχνικά εφικτή η εισαγωγή αυτής της διαφοροποίησης για το συγκεκριμένο σύστημα διοδίων,
- γ) αυτό θα οδηγούσε σε παράκαμψη των πιο ρυπογόνων οχημάτων με αρνητικές συνέπειες στην οδική ασφάλεια και τη δημόσια υγεία,
- δ) τα διόδια περιλαμβάνουν τέλος εξωτερικού κόστους για την ατμοσφαιρική ρύπανση.

Οποιοσδήποτε τέτοιες παρεκκλίσεις ή απαλλαγές γνωστοποιούνται στην Επιτροπή.

3. Οι διαφοροποιήσεις που αναφέρονται στο παρόν άρθρο δεν σχεδιάζονται έτσι ώστε να αποφέρουν πρόσθετα έσοδα.»

## 11) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

## «Άρθρο 7ζα

1. Τα κράτη μέλη διαφοροποιούν τα τέλη υποδομής και τα τέλη χρήσης για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν την εν λόγω διαφοροποίηση στις επιμέρους ομάδες βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που καλύπτονται από το άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242, το αργότερο δύο έτη μετά τη δημοσίευση των εκπομπών αναφοράς CO<sub>2</sub> για τις εν λόγω επιμέρους ομάδες οχημάτων στις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού.

Για τις κατηγορίες εκπομπών CO<sub>2</sub> 1, 4 και 5, που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, η εν λόγω διαφοροποίηση εφαρμόζεται στις ομάδες βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που δεν καλύπτονται από το άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242, το αργότερο δύο έτη μετά τη δημοσίευση των εκπομπών αναφοράς CO<sub>2</sub> στις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με την παράγραφο 7 του παρόντος άρθρου, για τη σχετική ομάδα. Όταν το παράρτημα I σημείο 5.1 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 τροποποιηθεί από νομοθετική πράξη της Ένωσης κατά τρόπο ώστε να καλύπτονται οι εκπομπές αναφοράς CO<sub>2</sub> που σχετίζονται με ομάδα βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, οι εν λόγω εκπομπές αναφοράς CO<sub>2</sub> δεν καθορίζονται πλέον σύμφωνα με την παράγραφο 7 του παρόντος άρθρου, αλλά σύμφωνα με το παράρτημα I σημείο 5.1 του εν λόγω κανονισμού.

Όταν πορείες μείωσης των εκπομπών για ομάδες βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που δεν καλύπτονται από το άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 έχουν οριστεί από νομοθετική πράξη της Ένωσης που τροποποιεί το παράρτημα Ι σημείο 5.1 του εν λόγω κανονισμού, οι διαφοροποιήσεις για τις κατηγορίες εκπομπών CO<sub>2</sub> 2 και 3, όπως ορίζονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, εφαρμόζονται από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της νέας πορείας μείωσης των εκπομπών.

Με την επιφύλαξη των μειώσεων που προβλέπονται στην παράγραφο 3, τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν μειωμένες τιμές για τα τέλη υποδομής ή τα τέλη χρήσης ή εξαιρέσεις από την καταβολή τελών υποδομής ή τελών χρήσης για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών οποιασδήποτε ομάδας οχημάτων από τις 24 Μαρτίου 2022 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025. Από την 1η Ιανουαρίου 2026, οι εν λόγω μειώσεις περιορίζονται στο 75 % συγκριτικά με το τέλος που επιβάλλεται για την κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> 1, όπως ορίζεται στην παράγραφο 2.

2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1, τα κράτη μέλη καθορίζουν για κάθε τύπο βαρέος επαγγελματικού οχήματος τις ακόλουθες κατηγορίες εκπομπών CO<sub>2</sub>:

- α) κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> 1 – οχήματα που δεν εμπίπτουν σε καμία από τις κατηγορίες εκπομπών CO<sub>2</sub> που αναφέρονται στα στοιχεία β) έως ε),
- β) κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> 2 – οχήματα της επιμέρους ομάδας οχημάτων sg που ταξινομούνται για πρώτη φορά την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους Y με εκπομπές CO<sub>2</sub> χαμηλότερες από την πορεία μείωσης των εκπομπών για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους Y και την επιμέρους ομάδα οχημάτων sg κατά ποσοστό άνω του 5 %, αλλά που δεν ανήκουν σε καμία από τις κατηγορίες εκπομπών CO<sub>2</sub> που αναφέρονται στα στοιχεία γ), δ) και ε),
- γ) κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> 3 – οχήματα της επιμέρους ομάδας οχημάτων sg που ταξινομούνται για πρώτη φορά την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους Y με εκπομπές CO<sub>2</sub> χαμηλότερες από την πορεία μείωσης των εκπομπών για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους Y και την επιμέρους ομάδα οχημάτων sg κατά ποσοστό άνω του 8 %, που δεν ανήκουν σε καμία από τις κατηγορίες εκπομπών CO<sub>2</sub> που αναφέρονται στα στοιχεία δ) και ε),
- δ) κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> 4 – βαρέα επαγγελματικά οχήματα χαμηλών εκπομπών,
- ε) κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> 5 – οχήματα μηδενικών εκπομπών.

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η κατάταξη οχήματος που ανήκει στην κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> 2 ή 3 επαναξιολογείται κάθε έξι έτη μετά την ημερομηνία της πρώτης ταξινόμησής του και ότι, κατά περίπτωση, το όχημα ανακατατάσσεται στη σχετική κατηγορία εκπομπών με βάση τα κατώτατα όρια που ισχύουν εκείνη τη στιγμή. Η νέα κατάταξη αρχίζει να ισχύει, όσον αφορά τέλος χρήσης, το αργότερο την πρώτη ημέρα ισχύος της που συμπίπτει με την ημέρα της εν λόγω νέας κατάταξης ή με ημέρα μετά την εν λόγω νέα κατάταξη.

3. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1, μειωμένα τέλη επιβάλλονται στα οχήματα που εμπίπτουν στις κατηγορίες εκπομπών CO<sub>2</sub> 2, 3, 4 και 5, ως εξής:

- α) κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> 2 – μείωση 5 % έως 15 % συγκριτικά με το τέλος που επιβάλλεται για την κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> 1,
- β) κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> 3 – μείωση 15 % έως 30 % συγκριτικά με το τέλος που επιβάλλεται για την κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> 1,
- γ) κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> 4 – μείωση 30 % έως 50 % συγκριτικά με το τέλος που επιβάλλεται για την κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> 1,
- δ) κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> 5 – μείωση 50 % έως 75 % συγκριτικά με το τέλος που επιβάλλεται για την κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> 1.

Όταν το τέλος υποδομής ή το τέλος χρήσης διαφοροποιείται επίσης ανάλογα με την κατηγορία εκπομπών Euro, οι μειώσεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο εφαρμόζονται συγκριτικά με το τέλος που επιβάλλεται στα αυστηρότερα πρότυπα εκπομπών Euro.

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

5. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 1, κράτος μέλος μπορεί να αποφασίζει να μην εφαρμόζει την απαίτηση διαφοροποίησης του τελους υποδομής σύμφωνα με την παράγραφο 2, όταν επιβάλλεται τέλος εξωτερικού κόστους για εκπομπές CO<sub>2</sub> το οποίο διαφοροποιείται ανάλογα με τις τιμές αναφοράς του τελους εξωτερικού κόστους για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> στο παράρτημα IIIγ.

6. Σε τμήματα του οδικού δικτύου όπου μπορεί να επαληθευτεί ότι ένα όχημα λειτουργεί χωρίς εκπομπές CO<sub>2</sub>, τα κράτη μέλη δύνανται να εφαρμόζουν μειωμένα τέλη στο εν λόγω όχημα σύμφωνα με την κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> 5. Τα κράτη μέλη που κάνουν χρήση της εν λόγω δυνατότητας εφαρμόζουν τα τέλη που ισχύουν για την κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> 1 στο εν λόγω όχημα σε άλλα τμήματα του οδικού δικτύου.

7. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για να προσδιορίσει τις εκπομπές αναφοράς CO<sub>2</sub> για τις ομάδες οχημάτων που δεν καλύπτονται από το άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις αναπαράγουν τα δεδομένα σχετικά με κάθε ομάδα οχημάτων που δημοσιεύονται στην έκθεση που αναφέρεται στο άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956. Η Επιτροπή εκδίδει τις εν λόγω εκτελεστικές πράξεις το αργότερο έξι μήνες μετά τη δημοσίευση της σχετικής έκθεσης που αναφέρεται στο άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956.

8. Έως τις 25 Μαρτίου 2027, η Επιτροπή αξιολογεί την εφαρμογή και την αποδοτικότητα της διαφοροποίησης των τελών με βάση τις εκπομπές CO<sub>2</sub> που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, καθώς και εάν είναι ακόμη απαραίτητη και τη συνοχή της με τις οδηγίες 2003/87/ΕΚ και 2003/96/ΕΚ. Με βάση την εν λόγω αξιολόγηση, η Επιτροπή, όπου ενδείκνυται, υποβάλλει νομοθετική πρόταση τροποποίησης των σχετικών διατάξεων της παρούσας οδηγίας όσον αφορά τη διαφοροποίηση των τελών με βάση τις εκπομπές CO<sub>2</sub>.

9. Η Επιτροπή επανεξετάζει, κάθε πέντε έτη, μετά τις 24 Μαρτίου 2022, τις μέγιστες τιμές για τα τέλη χρήσης του παραρτήματος II και τα επίπεδα μείωσης που αναφέρονται στην παράγραφο 3 και, κατά περίπτωση, υποβάλλει νομοθετική πρόταση, με βάση τα αποτελέσματα της εν λόγω διαδικασίας επανεξέτασης, για την τροποποίηση των εν λόγω διατάξεων.

10. Κάθε 30 μήνες μετά τις 24 Μαρτίου 2022, η Επιτροπή συντάσσει έκθεση στην οποία αξιολογείται η καταλληλότητα των κατώτατων ορίων για τις κατηγορίες εκπομπών CO<sub>2</sub> 2 και 3 που αναφέρονται στο άρθρο 7ζα παράγραφος 2 στοιχεία β) και γ) της παρούσας οδηγίας, σε σχέση με τις εκπομπές αναφοράς που δημοσιεύονται σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 ή τις εκπομπές CO<sub>2</sub> που δηλώνονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/956, και, κατά περίπτωση, υποβάλλει νομοθετική πρόταση για την τροποποίηση των εν λόγω κατώτατων ορίων με βάση τα αποτελέσματα της εν λόγω αξιολόγησης.

11. Η εφαρμογή της διαφοροποίησης των τελών με βάση τις εκπομπές CO<sub>2</sub> που αναφέρονται στο παρόν άρθρο δεν είναι υποχρεωτική όταν εφαρμόζεται μέτρο τιμολόγησης ανθρακούχων εκπομπών καυσίμων οδικών μεταφορών.

#### Άρθρο 7ζβ

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να διαφοροποιήσουν τα διόδια και τα τέλη χρήσης όσον αφορά τα ελαφρά οχήματα, ανάλογα με τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του οχήματος που καθορίζονται από τις τιμές των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> συνδυασμένες ή σταθμισμένες συνδυασμένες, οι οποίες καταγράφονται στη θέση 49 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης του οχήματος, και από την επίδοση ως προς τις εκπομπές Euro.

Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, χαμηλότεροι συντελεστές διοδίων και τελών χρήσης επιβάλλονται σε επιβατικά αυτοκίνητα, μικρά λεωφορεία και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που πληρούν αμφότερες τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) οι ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> που παράγουν, οι οποίες καθορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151 (\*) της Επιτροπής, είναι μηδενικές ή κάτω από τα ακόλουθα επίπεδα:

i) για την περίοδο 2021-2024, τους στόχους για το σύνολο του στόλου της ΕΕ<sub>2021</sub> που ορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος Α σημείο 6 και το παράρτημα I μέρος Β σημείο 6 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (\*\*),

ii) για την περίοδο 2025-2029, τους στόχους για το σύνολο του στόλου της ΕΕ που ορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος Α σημείο 6.1.1 και το παράρτημα I μέρος Β σημείο 6.1.1 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631,

iii) για την περίοδο 2030 και έπειτα, τους στόχους για το σύνολο του στόλου της ΕΕ που ορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος Α σημείο 6.1.2 και το παράρτημα I μέρος Β σημείο 6.1.2 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631,

β) οι εκπομπές ρύπων που παράγουν και οι οποίες καθορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151 είναι αυτές που προβλέπονται στον πίνακα του παραρτήματος VII της παρούσας οδηγίας. Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν τη μείωση για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών που αναφέρεται στο παράρτημα VII της παρούσας οδηγίας χωρίς να εφαρμόζουν μειώσεις για τις άλλες κατηγορίες επιδόσεων ως προς τις εκπομπές που αναφέρονται στο εν λόγω παράρτημα.

2. Από την 1η Ιανουαρίου 2026, όπου είναι τεχνικά εφικτό, τα κράτη μέλη διαφοροποιούν τα διόδια και το ετήσιο τέλος των τελών χρήσης για ημιφορτηγά και μικρά λεωφορεία ανάλογα με τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του οχήματος, σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζονται στο παράρτημα VII. Για τον σκοπό αυτό, οι διατάξεις της παραγράφου 1 δεύτερο εδάφιο είναι ενδεικτικές.

Όταν τα κράτη μέλη επιλέγουν να εφαρμόσουν διαφορετικά κριτήρια επίδοσης ως προς τις εκπομπές, ή επίπεδα μείωσης από εκείνα που ορίζονται στην παράγραφο 1 ή επιλέγουν να συμπεριλάβουν διαφορετικά ή επιπρόσθετα κριτήρια, ενημερώνουν την Επιτροπή για τις επιλογές τους και τις αιτιολογούν, τουλάχιστον έξι μήνες πριν από την εισαγωγή οποιασδήποτε διαφοροποίησης.

Ωστόσο, τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέξουν να εφαρμόσουν μειώσεις μόνο σε οχήματα μηδενικών εκπομπών, χωρίς να εφαρμόσουν καμία διαφοροποίηση σε άλλα οχήματα και χωρίς να ενημερώσουν την Επιτροπή.

3. Με την επιφύλαξη των όρων που προβλέπονται στις παραγράφους 1 και 2, τα κράτη μέλη μπορούν να λαμβάνουν υπόψη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του οχήματος ως αποτέλεσμα της μετατροπής του για τη χρήση εναλλακτικών καυσίμων.

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

5. Οι διαφοροποιήσεις που αναφέρονται στο παρόν άρθρο δεν σχεδιάζονται έτσι ώστε να αποφέρουν πρόσθετα έσοδα.

(\*) 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 μηχανοκίνητων 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 (ΕΕ L 175 της 7.7.2017, σ. 1).

(\*\*) Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> 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 (ΕΕ L 111 της 25.4.2019, σ. 13).».

12) Το άρθρο 7η τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:

i) το εισαγωγικό μέρος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

ii) στο στοιχείο α), προστίθεται η ακόλουθη περίπτωση:

«— κατά περίπτωση, σαφείς πληροφορίες σχετικά με τα κύρια χαρακτηριστικά του συστήματος τηλεδιοδίων, συμπεριλαμβανομένης της διαλειτουργικότητας.»

β) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«1α. Όταν διαβιβάζει πληροφορίες στην Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 1, κράτος μέλος μπορεί να συμπεριλάβει πληροφορίες σχετικά με περισσότερες από μία τροποποιήσεις σε μία ρύθμιση περί διοδίων με τέλος υποδομής. Όταν η Επιτροπή έχει ήδη ενημερωθεί για μία τροποποίηση, το κράτος μέλος θεωρείται πως έχει εκπληρώσει ήδη τις υποχρεώσεις πληροφόρησης της παραγράφου 1 και η εν λόγω τροποποίηση μπορεί να εφαρμοστεί χωρίς να ενημερωθεί περαιτέρω η Επιτροπή.»

γ) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

δ) η παράγραφος 4 διαγράφεται.

13) 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 μειώσεις δεν υπερβαίνουν το 13 % του τέλους υποδομής το οποίο καταβάλλουν ισοδύναμα οχήματα που δεν είναι επίλεγμα για την έκπτωση ή τη μείωση.»

β) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

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

γ) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Με την επιφύλαξη των προϋποθέσεων του άρθρου 7ζ παράγραφος 1 στοιχείο β) και του άρθρου 7ζ παράγραφος 3 της παρούσας οδηγίας, το ύψος των διοδίων επιτρέπεται, για μεγάλα έργα του κεντρικού διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, οι χάρτες των οποίων 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 και αναλογική. Οι λεπτομέρειές της δημοσιοποιούνται και προσφέρονται σε όλους τους χρήστες επί ίσοις όροις. Δεν επιφέρει μετακύλιση του πρόσθετου κόστους σε άλλους χρήστες υπό τη μορφή υψηλότερων διοδίων.»

14) Το άρθρο 7ι τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα διόδια και τέλη χρήσης επιβάλλονται και εισπράττονται και η παρακολούθηση της πληρωμής τους πραγματοποιείται κατά τρόπον ώστε η ροή της κυκλοφορίας να παρακωλύεται το λιγότερο δυνατόν και να αποφεύγεται κάθε υποχρεωτικός έλεγχος ή εξακρίβωση στα εσωτερικά σύνορα της Ένωσης. 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 εικοσιτετράωρο, τουλάχιστον ηλεκτρονικά ή, στα σύνορα 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) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«2α. Όταν ο οδηγός ή, κατά περίπτωση, ο φορέας μεταφορών ή ο πάροχος της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Τηλεδιοδίων (EYT) αδυνατεί να παράσχει αποδεικτικά στοιχεία για την κατηγορία εκπομπών του οχήματος για τους σκοπούς του άρθρου 7ζ παράγραφος 2, του άρθρου 7ζα ή του άρθρου 7ζβ, τα κράτη μέλη δύνανται να επιβάλλουν διόδια ή τέλη χρήσης μέχρι το μέγιστο προβλεπόμενο όριο.

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε ο χρήστης του οδικού δικτύου να μπορεί να δηλώσει την κατηγορία εκπομπών του οχήματος τουλάχιστον με ηλεκτρονικά μέσα πριν από τη χρήση της υποδομής. Τα κράτη μέλη δύνανται να προσφέρουν ηλεκτρονικά και μη ηλεκτρονικά μέσα ώστε ο χρήστης να μπορεί να παράσχει αποδεικτικά στοιχεία προκειμένου να επωφεληθεί από μειώσεις διοδίων ή, ενδεχομένως, σε περίπτωση ελέγχου. Τα κράτη μέλη δύνανται να απαιτούν την παροχή αποδεικτικών στοιχείων που προκύπτουν με ηλεκτρονικά μέσα, πριν από τη χρήση της υποδομής.

Τα κράτη μέλη μπορούν να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι η προσκόμιση αποδεικτικών στοιχείων μετά τη χρήση της υποδομής γίνεται δεκτή για 30 ημέρες ή για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα καθοριζόμενο από τα κράτη μέλη μετά τη χρήση της υποδομής, καθώς και για να διασφαλίζουν την επιστροφή τυχόν διαφοράς μεταξύ των διοδίων ή των τελών χρήσης που επιβλήθηκαν και των διοδίων ή τελών χρήσης που αντιστοιχούν στην κατηγορία εκπομπών του συγκεκριμένου οχήματος, η οποία προκύπτει από τα αποδεικτικά στοιχεία που προσκομίζονται εντός της ισχύουσας προθεσμίας.»

γ) οι παράγραφοι 3 και 4 αντικαθίστανται 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 συμμόρφωσης, 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.

4. Όταν είναι οικονομικά εφικτό, τα κράτη μέλη διενεργούν την επιβολή και είσπραξη του τέλους υποδομής, τέλους εξωτερικού κόστους και τέλους κυκλοφοριακής συμμόρφωσης μέσω ηλεκτρονικού συστήματος τηλεδιοδίων το οποίο πληροί τις διατάξεις του άρθρου 3 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2019/520 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (\*). Η Επιτροπή προωθεί τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών που αποδεικνύεται αναγκαία για την εξασφάλιση διαλειτουργικότητας μεταξύ των ηλεκτρονικών συστημάτων είσπραξης διοδίων σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

(\*) Οδηγία (ΕΕ) 2019/520 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2019, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων και με τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για μη καταβολή οδικών τελών στην Ένωση (ΕΕ L 91 της 29.3.2019, σ. 45).».

15) 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.».

16) Το άρθρο 8, τροποποιείται ως εξής:

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

«α) η καταβολή των κοινών τελών χρήσης δίνει 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 που αναφέρονται στο άρθρο 7α,».

β) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«3. Στην περίπτωση κοινού συστήματος τελών χρήσης που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, η καταληκτική ημερομηνία εφαρμογής των διαφοροποιήσεων που αναφέρονται στο άρθρο 7ζα παράγραφος 1 δεύτερο και τρίτο εδάφιο παρατείνεται έως τις 25 Μαρτίου 2025 ή, εάν οι εκπομπές αναφοράς CO<sub>2</sub> δημοσιεύονται μετά τις 24 Μαρτίου 2022, τρία έτη μετά τη δημοσίευση των εκπομπών αναφοράς CO<sub>2</sub>.».

17) Το άρθρο 9 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1α αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1α. Η παρούσα οδηγία δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να εφαρμόζουν:

α) ρυθμιστικά τέλη που προορίζονται ειδικά για τη μείωση της κυκλοφοριακής συμμόρφωσης ή την καταπολέμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, συμπεριλαμβανομένης της κακής ποιότητας του αέρα, σε τυχόν οδούς ευρισκόμενες σε αστική περιοχή, συμπεριλαμβανομένων των οδών του διευρωπαϊκού δικτύου που διασχίζουν αστικές περιοχές,

β) τέλη που προορίζονται ειδικά για τη χρηματοδότηση της κατασκευής, της λειτουργίας, της συντήρησης και της ανάπτυξης εγκαταστάσεων, ενσωματωμένων ή τοποθετημένων κατά μήκος ή πάνω από το οδικό δίκτυο, οι οποίες παρέχουν ενέργεια σε οχήματα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών εν κινήσει και επιβάλλονται στα οχήματα αυτά.

Τα εν λόγω τέλη εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις.»

β) στην παράγραφο 2, το δεύτερο εδάφιο διαγράφεται.

18) Στο άρθρο 9γ προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«3. Στις περιπτώσεις που γίνεται μεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.».

19) 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 της παρούσας οδηγίας όσον αφορά το παράρτημα 0, τους τύπους στο παράρτημα IIIα σημεία 4.1 και 4.2 και τα ποσά που προορίζονται στους πίνακες των παραρτημάτων IIIβ και IIIγ, με σκοπό την προσαρμογή τους στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο.

Υπό τις συνθήκες που αναφέρονται στο άρθρο 7γβ παράγραφος 4, η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 9ε για την τροποποίηση της παρούσας οδηγίας όσον αφορά τις τιμές αναφοράς του τέλους εξωτερικού κόστους για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> που ορίζονται στο παράρτημα IIIγ, λαμβάνοντας υπόψη την πραγματική τιμή άνθρακα που εφαρμόζεται στα καύσιμα οδικών μεταφορών στην Ένωση. Οι τροποποιήσεις αυτές περιορίζονται στο να εξασφαλιστεί ότι το ύψος του τέλους εξωτερικού κόστους για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την εσωτερικευση του εν λόγω εξωτερικού κόστους.

#### 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 τις 24 Μαρτίου 2022. 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 προβλέπεται στο άρθρο 9δ μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή 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 της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση της νομοθεσίας (\*).
5. Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο 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, προτού 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.

(\* ) ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.».

- 20) Τα άρθρα 9στ και 9ζ διαγράφονται.
- 21) Τα άρθρα 10α και 11 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

#### «Άρθρο 10α

1. Τα ποσά σε ευρώ που ορίζονται στο παράρτημα II και τα ποσά σε λεπτά που ορίζονται στους πίνακες των παραρτημάτων IIIβ και IIIγ προσαρμόζονται ανά διετία προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι αλλαγές στον πανενωσιακό εναρμονισμένο δείκτη τιμών καταναλωτή (ΕνΔΤΚ), εξαιρουμένης της ενέργειας και των μη μεταποιημένων τροφίμων, όπως δημοσιεύεται από την Επιτροπή (Eurostat). Η πρώτη προσαρμογή πραγματοποιείται έως την 31η Μαρτίου 2025.

Τα ποσά ενημερώνονται αυτομάτως, με την προσαρμογή του βασικού ποσού 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 τα παραρτήματα IIIβ και IIIγ.

2. Η Επιτροπή δημοσιεύει στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* τα προσαρμοσμένα ποσά που αναφέρονται στην παράγραφο 1 έως την 31η Μαρτίου 2025. Τα εν λόγω προσαρμοσμένα ποσά αρχίζουν να ισχύουν την πρώτη ημέρα του μήνα που ακολουθεί τη δημοσίευση.

#### Άρθρο 11

1. Έως τις 25 Μαρτίου 2025 και, εν συνεχεία, ανά πενταετία, 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) την εξέλιξη της επιβολής τελών για τη χρήση έργων οδικής υποδομής, δηλαδή των δικτύων και των κατηγοριών οχημάτων που καλύπτονται, συμπεριλαμβανομένης οποιασδήποτε εξαίρεσης κατά το άρθρο 7, 7γ ή 7ζβ,
  - β) τη διαφοροποίηση των τελών υποδομής ή των τελών χρήσης ανάλογα με την κατηγορία του οχήματος και τον τύπο του βαρέος επαγγελματικού οχήματος,
  - γ) τη διαφοροποίηση των τελών υποδομής ή των τελών χρήσης ανάλογα με τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των οχημάτων, σύμφωνα με το άρθρο 7ζ, 7ζα ή 7ζβ,
  - δ) κατά περίπτωση, τη διαφοροποίηση των τελών υποδομής ανάλογα με την ώρα της ημέρας, τον τύπο της ημέρας ή την εποχή, σύμφωνα με το άρθρο 7ζ παράγραφος 1,
  - ε) το τέλος εξωτερικού κόστους που εισπράττεται για κάθε συνδυασμό κλάσης οχημάτων, τύπου οδικού δικτύου και χρονικής περιόδου,
  - στ) το σταθμισμένο μέσο τέλος υποδομής και τα συνολικά έσοδα από τα τέλη υποδομής,
  - ζ) το σύνολο των εσόδων από τέλη εξωτερικού κόστους,
  - η) το σύνολο των εσόδων από τέλη κυκλοφοριακής συμμόρφωσης ανά κατηγορία οχήματος,
  - θ) το σύνολο των εσόδων από τις προσαυξήσεις και τα οδικά τμήματα επί των οποίων επιβλήθηκαν,
  - ι) το σύνολο των εσόδων από διόδια ή τέλη χρήσης ή, κατά περίπτωση, και από τα δύο,
  - ια) 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 ή, όταν τα έσοδα αυτά διοχετεύονται στον γενικό προϋπολογισμό, πληροφορίες σχετικά με το ύψος των δαπανών που καταλογίζονται για έργα υποδομής οδικών μεταφορών και βιώσιμων μεταφορών και
  - ιβ) την εξέλιξη του μεριδίου των οχημάτων που ανήκουν στις διάφορες κατηγορίες εκπομπών σε οδούς με διόδια.

Τα κράτη μέλη που δημοσιοποιούν επιγραμμικά τις εν λόγω πληροφορίες μπορούν να αποφασίσουν να μη συντάξουν την έκθεση.»

22) Τα παραρτήματα τροποποιούνται ως εξής:

- α) Τα παραρτήματα 0, II, III, IIIa, IIIβ και IV τροποποιούνται σύμφωνα με τα σημεία 1, 2, 3, 4, 5 και 7 του παραρτήματος της παρούσας οδηγίας·
- β) Το κείμενο που παρατίθεται στα σημεία 6 και 8 του παραρτήματος της παρούσας οδηγίας προστίθεται ως παραρτήματα IIIγ, V, VI και VII στην οδηγία 1999/62/ΕΚ.

## Άρθρο 2

### Τροποποιήσεις της οδηγίας 1999/37/ΕΚ

Το παράρτημα I της οδηγίας 1999/37/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

- 1) το σημείο II.6(V.7) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«(V.7) CO<sub>2</sub> (σε g/km) ή ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> όταν αναφέρονται στη θέση 49.5 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης ΕΚ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που ορίζεται στο προσάρτημα του παραρτήματος VIII του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/683 της Επιτροπής (\*) ή στη θέση 49.5 του πιστοποιητικού επιμέρους έγκρισης οχήματος που ορίζεται στο προσάρτημα 1 του παραρτήματος III του εν λόγω κανονισμού,

(\*) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/683 της Επιτροπής, της 15ης Απριλίου 2020, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις διοικητικές απαιτήσεις για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκωμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 163 της 26.5.2020, σ. 1).»

2) προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

«(V.10) κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που καθορίζεται κατά την πρώτη ταξινόμηση, σύμφωνα με το άρθρο 7ζα παράγραφος 2 της οδηγίας 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (\*)

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

### Άρθρο 3

#### Τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2019/520

Στο παράρτημα I της οδηγίας (ΕΕ) 2019/520, στο τμήμα «Παρασχεδόντα στοιχεία δεδομένων μετά από αυτόματη αναζήτηση κατά το άρθρο 23 παράγραφος 1», στο μέρος I «Δεδομένα σχετικά με οχήματα», ο πίνακας αντικαθίσταται από τον ακόλουθο πίνακα:

«Μέρος I. Δεδομένα σχετικά με οχήματα

Αντικείμενο	Υ/Π (¹)	Παρατηρήσεις
Αριθμός κυκλοφορίας	Υ	
Αριθμός πλαισίου/Αναγνωριστικός αριθμός οχήματος (VIN)	Υ	
Κράτος μέλος ταξινόμησης	Υ	
Μάρκα	Υ	(D.1 (²)) π.χ. Ford, Opel, Renault
Εμπορικός τύπος του οχήματος	Υ	(D.3) π.χ. Focus, Astra, Megane
Κωδικός κατηγορίας ΕΕ	Υ	(J) π.χ. μοτοποδήλατα, μοτοσικλέτες, αυτοκίνητα
Κατηγορία εκπομπών Euro	Υ	π.χ. Euro 4, Euro 6
Κατηγορία εκπομπών CO <sub>2</sub>	Π	ισχύει για βαρέα επαγγελματικά οχήματα
Ημερομηνία νέας κατάταξης	Π	ισχύει για βαρέα επαγγελματικά οχήματα
CO <sub>2</sub> σε g/tkm	Π	ισχύει για βαρέα επαγγελματικά οχήματα
Μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμπορικού οχήματος	Υ	

(¹) Υ = υποχρεωτικό όταν διατίθεται στο εθνικό μητρώο, Π = προαιρετικό.

(²) Εναρμονισμένος ενωσιακός κωδικός, βλέπε οδηγία 1999/37/ΕΚ.».

### Άρθρο 4

#### Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία έως τις 25 Μαρτίου 2024. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Τα μέτρα αυτά, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την παραπομπή αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής αυτής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιαστών μέτρων εθνικού δικαίου τα οποία θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

*Άρθρο 5***Έναρξη ισχύος**

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

*Άρθρο 6***Αποδέκτες**

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 24 Φεβρουαρίου 2022.

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο*  
*Η Πρόεδρος*  
R. METSOLA

*Για το Συμβούλιο*  
*Η Πρόεδρος*  
A. PANNIER-RUNACHER

---

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

1. Στο παράρτημα 0 σημείο 3 της οδηγίας 1999/62/ΕΚ, προστίθεται ο ακόλουθος πίνακας:

«Όρια εκπομπών Euro VI

	Οριακές τιμές							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH <sub>4</sub> (mg/kWh)	NO <sub>x</sub> <sup>(1)</sup> (mg/kWh)	NH <sub>3</sub> (ppm)	Μάζα PM (mg/kWh)	Αριθμός PM (#/kWh)
WHSC (CI)	1 500	130			400	10	10	8,0 x 10 <sup>11</sup>
WHTC (CI)	4 000	160			460	10	10	6,0 x 10 <sup>11</sup>
WHTC (PI)	4 000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 <sup>11</sup>

Σημείωση:

PI = Επιβαλλόμενη ανάφλεξη.

CI = Ανάφλεξη με συμπίεση.

<sup>(1)</sup> Το επιτρεπόμενο όριο του στοιχείου NO<sub>2</sub> στην οριακή τιμή των NO<sub>x</sub> μπορεί να καθορισθεί σε μεταγενέστερο στάδιο.».

2. Το παράρτημα II της οδηγίας 1999/62/ΕΚ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο·

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΜΕΓΙΣΤΑ ΠΟΣΑ ΣΕ ΕΥΡΩ ΤΩΝ ΤΕΛΩΝ ΧΡΗΣΗΣ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ, ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 7α ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 2

Ετήσια

	3 άξονες κατ' ανώτατο όριο	τουλάχιστον 4 άξονες
Euro 0	1 899	3 185
Euro I	1 651	2 757
Euro II	1 428	2 394
Euro III	1 242	2 073
Euro IV	1 081	1 803
Euro V	940	1 567
Euro VI	855	1 425

Μηνιαία, εβδομαδιαία και ημερήσια

Οι ανώτατες μηνιαίες, εβδομαδιαίες και ημερήσιες τιμές είναι ανάλογες με τη διάρκεια της χρήσης της υποδομής.».

3. το παράρτημα III της οδηγίας 1999/62/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

α) 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, λαμβάνοντας υπόψη την αναλογία των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που κυκλοφορούν στο δίκτυο και το συναφές κόστος. Για τον σκοπό αυτό, τα οχηματοχιλιόμετρα που διανύουν τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα μπορούν να αναπροσαρμόζονται βάσει αντικειμενικών αιτιολογούμενων «συντελεστών ισοδυναμίας», όπως είναι εκείνοι που καθορίζονται στο σημείο 4 (¹).»

β) 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 οχηματοχιλιόμετρων και μπορεί να προσαρμόζεται με αντικειμενικούς αιτιολογημένους «συντελεστές ισοδυναμίας», όπως είναι εκείνοι που καθορίζονται στο σημείο 4.»

γ) στο σημείο 4, ο τίτλος αντικαθίσταται με το ακόλουθο κείμενο:

«4. Μεριδίο της κυκλοφορίας βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, συντελεστές ισοδυναμίας και διορθωτικός μηχανισμός»

δ) στο σημείο 4, η πρώτη περίπτωση αντικαθίσταται με το ακόλουθο κείμενο:

«— Ο υπολογισμός των διοδίων βασίζεται στο υφιστάμενο ή προβλεπόμενο μεριδίο οχηματοχιλιόμετρων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων αναπροσαρμοσμένων, ενδεχομένως, βάσει συντελεστών ισοδυναμίας, ώστε να λαμβάνεται δρόμους υπόψη το αυξημένο κόστος κατασκευής και επισκευής της υποδομής για χρήση από βαρέα επαγγελματικά οχήματα.»

4. το παράρτημα IIIα της οδηγίας 1999/62/ΕΚ 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.

Όταν κράτος μέλος προτίθεται να επιβάλει τέλος εξωτερικού κόστους μόνο σε τμήμα ή τμήματα του οδικού δικτύου που αποτελούνται από το μεριδίο του στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο και τους αυτοκινητόδρομους του, το τμήμα ή τα τμήματα επιλέγονται μετά από αξιολόγηση με την οποία διαπιστώνεται ότι η επιβολή τέλους εξωτερικού κόστους σε άλλα τμήματα του οδικού δικτύου που αποτελούνται από το μεριδίο του στο διευρωπαϊκό δίκτυο και τους αυτοκινητόδρομους του ίσως να έχει αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, τη δημόσια υγεία ή την οδική ασφάλεια.

Από τις 25 Μαρτίου 2026, κράτος μέλος που προτίθεται να μην επιβάλει τέλος εξωτερικού κόστους για την ατμοσφαιρική ρύπανση σε συγκεκριμένα τμήματα του οδικού δικτύου του με διόδια επιλέγει επίσης τα συγκεκριμένα αυτά τμήματα με βάση την εν λόγω αξιολόγηση.

2. Καλυπτόμενα οχήματα, οδικά δίκτυα και χρονικά διαστήματα

Όταν κράτος μέλος προτίθεται να επιβάλει υψηλότερα τέλη εξωτερικού κόστους από τις τιμές αναφοράς που προσδιορίζονται στο παράρτημα IIIβ ή IIIγ, κοινοποιεί στην Επιτροπή τον καθορισμό της κατάταξης 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 [“προαστιακά οδικά δίκτυα (συμπεριλαμβανομένων των αυτοκινητοδρόμων)”] και του οδικού δικτύου που υπόκεινται σε χαμηλότερα τέλη εξωτερικού κόστους [“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 ηχορύπανσης που να αντικατοπτρίζει μεγαλύτερη ηχητική όχληση.

(¹) Κατά την εφαρμογή των συντελεστών ισοδυναμίας από τα κράτη μέλη μπορεί να λαμβάνεται υπόψη η σταδιακή κατασκευή οδών ή προσέγγιση βασισμένη σε μεγαλύτερη διάρκεια ζωής.

Η κατηγοριοποίηση 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: η πυκνότητα του πληθυσμού, η ετήσια μέση ατμοσφαιρική ρύπανση (ιδίως για  $PM_{10}$  και  $NO_2$ ) και ο αριθμός ημερών (για  $PM_{10}$ ) και ωρών ( $NO_2$ ) 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 προσδιορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙβ ή ΙΙΙγ.

Για κάθε κλάση 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 προκύπτουσα 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 κλάση 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 κλάσης $i$ σε οδικό δίκτυο τύπου $j$ (ευρώ/οχηματοχιλιόμετρο)
$EF_{ik}$ =	συντελεστής εκπομπών του ρύπου $k$ και του οχήματος κλάσης $i$ (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 (\*) (για τις οποίες απαιτείται να χρησιμοποιηθεί ο Οδηγός απογραφής εκπομπών EMEP/EEA ατμοσφαιρικών ρύπων (\*\*)). Το κόστος των ρύπων υπολογίζεται από το κράτος μέλος ή, κατά περίπτωση, από την ανεξάρτητη αρχή που αναφέρεται στο άρθρο 7γ παράγραφος 2 της παρούσας οδηγίας, 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 ηχορύπανσης λόγω κυκλοφορίας

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

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

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

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

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/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (\*\*\*) 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 επιστημονικά αποδεδειγμένων μεθόδων.

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 (\*\*\*\*).

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 CO<sub>2</sub> λόγω κυκλοφορίας

Όταν κράτος μέλος προτίθεται να επιβάλει τέλος εξωτερικού κόστους για εκπομπές CO<sub>2</sub> 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:

- α) την επιλογή του επιπέδου-στόχου εκπομπών,
- β) την εκτίμηση των επιλογών μετριασμού,
- γ) την εκτίμηση του βασικού σεναρίου,
- δ) την αποφυγή κινδύνου και απωλειών,
- ε) τη στάθμιση παραγόντων κοινωνικής δικαιοσύνης.

Τουλάχιστον έξι μήνες πριν από την επιβολή σχετικού τέλους εξωτερικού κόστους για τις εκπομπές CO<sub>2</sub>, το κράτος μέλος ενημερώνει την Επιτροπή..

- (\*) 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).
- (\*\*) Μεθοδολογία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος: Οδηγός απογραφής εκπομπών ΕΜΕΡ/ΕΕΑ ατμοσφαιρικών ρύπων του 2019 - Τεχνικές κατευθυντήριες γραμμές για τη σύνταξη εθνικών απογραφών εκπομπών (<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019>).
- (\*\*\*) Οδηγία 2002/49/ΕΚ 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).
- (\*\*\*\*) Κανονισμός (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 (ΕΕ L 158 της 27.5.2014, σ. 131).»

5. Το παράρτημα ΙΙΙβ της οδηγίας 1999/62/ΕΚ 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

Κλάση οχήματος	ευρωλεπτά/οχηματοχιλιόμετρο	Προαστιακές (°)	Υπεραστικές (°)
Βαρύ φορτηγό όχημα με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμφόρτου μικρότερη των 12 τόνων ή διαξονικό	Euro 0	18,6	9,9
	Euro I	12,6	6,4
	Euro II	12,5	6,3
	Euro III	9,6	4,8
	Euro IV	7,3	3,4
	Euro V	4,4	1,8
	Euro VI	2,3	0,5
	Λιγότερο ρυπογόνα από την κατηγορία Euro VI, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων μηδενικών εκπομπών	2,0	0,3
Βαρύ φορτηγό όχημα με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμφόρτου μεταξύ 12 και 18 τόνων ή τριαξονικό	Euro 0	24,6	13,7
	Euro I	15,8	8,4
	Euro II	15,8	8,4
	Euro III	12,5	6,6
	Euro IV	9,2	4,5
	Euro V	5,6	2,7
	Euro VI	2,8	0,7
	Λιγότερο ρυπογόνα από την κατηγορία Euro VI, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων μηδενικών εκπομπών	2,3	0,3

Κλάση οχήματος	ευρωλεπτά/οχηματοχιλιόμετρο	Προασιακές (¹)	Υπεραστικές (²)
Βαρύ φορτηγό όχημα με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμποφόρτου μεταξύ 18 και 32 τόνων ή τετραξονικό	Euro 0	27,8	15,8
	Euro I	20,4	11,3
	Euro II	20,4	11,2
	Euro III	16,3	8,9
	Euro IV	11,8	6,0
	Euro V	6,6	3,4
	Euro VI	3,1	0,8
	Λιγότερο ρυπογόνα από την κατηγορία Euro VI, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων μηδενικών εκπομπών	2,5	0,3
Βαρύ φορτηγό όχημα με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμποφόρτου άνω των 32 τόνων ή με 5 ή περισσότερους άξονες	Euro 0	33,5	19,4
	Euro I	25,0	14,1
	Euro II	24,9	13,9
	Euro III	20,1	11,1
	Euro IV	14,2	7,5
	Euro V	7,6	3,8
	Euro VI	3,4	0,8
	Λιγότερο ρυπογόνα από την κατηγορία Euro VI, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων μηδενικών εκπομπών	2,8	0,3

(¹) “Προασιακές” είναι οι περιοχές με πυκνότητα πληθυσμού μεταξύ 150 και 900 κατοίκων/km<sup>2</sup> (διάμεση πυκνότητα πληθυσμού 300 κάτοικοι/km<sup>2</sup>).

(²) “Υπεραστικές” είναι οι περιοχές με πυκνότητα πληθυσμού κάτω των 150 κατοίκων/km<sup>2</sup>.

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. Εάν υπάρχουν επιστημονικά στοιχεία για υψηλότερο συντελεστή για τις ορεινές ή τις οικιστικές περιοχές, η τιμή αναφοράς μπορεί να αυξηθεί βάσει λεπτομερούς αιτιολόγησης.».

6. Το ακόλουθο παράρτημα προστίθεται στην οδηγία 1999/62/ΕΚ:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IIIγ

ΤΙΜΕΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΤΕΛΟΥΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΓΙΑ ΕΚΠΟΜΠΕΣ CO<sub>2</sub>

Το παρόν παράρτημα καθορίζει τιμές αναφοράς του τέλους εξωτερικού κόστους, λαμβάνοντας υπόψη το κόστος των εκπομπών CO<sub>2</sub>.

Πίνακας 1

Τιμές αναφοράς του τέλους εξωτερικού κόστους για εκπομπές CO<sub>2</sub> για βαρέα φορτηγά οχήματα

Κλάση οχήματος		ευρωλεπτά/ οχηματοχιλιόμετρο	Υπεραστικό οδικό δίκτυο (συμπεριλαμβανομένων αυτοκινητοδρόμων)
Βαρύ φορτηγό όχημα με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμφόρτου μικρότερη των 12 τόνων ή διαξονικό	Κατηγορία εκπομπών CO <sub>2</sub> 1	Euro 0	4,5
		Euro I Euro II Euro III Euro IV Euro V Euro VI	4,0
	Κατηγορία εκπομπών CO <sub>2</sub> 2		3,8
	Κατηγορία εκπομπών CO <sub>2</sub> 3		3,6
	Όχημα χαμηλών εκπομπών		2,0
	Όχημα μηδενικών εκπομπών		0
Βαρύ φορτηγό όχημα με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμφόρτου μεταξύ 12 και 18 τόνων ή τριαξονικό	Κατηγορία εκπομπών CO <sub>2</sub> 1	Euro 0	6,0
		Euro I Euro II Euro III	5,2
		Euro IV Euro V Euro VI	5,0
	Κατηγορία εκπομπών CO <sub>2</sub> 2		4,8
	Κατηγορία εκπομπών CO <sub>2</sub> 3		4,5
	Όχημα χαμηλών εκπομπών		2,5
Όχημα μηδενικών εκπομπών		0	
Βαρύ φορτηγό όχημα με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμφόρτου μεταξύ 18 και 32 τόνων ή τετραξονικό	Κατηγορία εκπομπών CO <sub>2</sub> 1	Euro 0	7,9
		Euro I	6,9
		Euro II	
		Euro III	
		Euro IV	6,7
		Euro V	
	Euro VI		
	Κατηγορία εκπομπών CO <sub>2</sub> 2		6,4
	Κατηγορία εκπομπών CO <sub>2</sub> 3		6,0
	Όχημα χαμηλών εκπομπών		3,4
Όχημα μηδενικών εκπομπών		0	

Κλάση οχήματος		ευρωλεπτά/ οχηματοχιλιόμετρο	Υπεραστικό οδικό δίκτυο (συμπεριλαμβανομένων αυτοκινητοδρόμων)
Βαρύ φορτηγό όχημα με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμπορτού άνω των 32 τόνων ή με 5 ή περισσότερους άξονες	Κατηγορία εκπομπών CO <sub>2</sub> 1	Euro 0	9,1
		Euro I	8,1
		Euro II	
		Euro III	
		Euro IV	8,0
		Euro V	
		Euro VI	
	Κατηγορία εκπομπών CO <sub>2</sub> 2		7,6
	Κατηγορία εκπομπών CO <sub>2</sub> 3		7,2
	Όχημα χαμηλών εκπομπών		4,0
Όχημα μηδενικών εκπομπών		0»	

7. Στο παράρτημα IV της οδηγίας 1999/62/ΕΚ, ο πίνακας «Συνδυασμοί οχημάτων (αρθρωτά οχήματα και οδικοί συρμοί)» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Συνδυασμοί οχημάτων (αρθρωτά οχήματα και οδικοί συρμοί)

Ανάρτηση πεπιεσμένου αέρα στους κινητήριους άξονες ή σύστημα αναγνωρισμένο ως ισοδύναμο		Άλλα συστήματα ανάρτησης στους κινητήριους άξονες		Κατηγορία ζημιών	
Αριθμός αξόνων και μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμπορτού (σε τόνους)		Αριθμός αξόνων και μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμπορτού (σε τόνους)			
Τουλάχιστον	Μικρότερο των	Τουλάχιστον	Μικρότερο των		
<b>2 + 1 άξονες</b>					
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		
<b>2 + 2 άξονες</b>					
23	25	23	25	II	
25	26	25	26		
26	28	26	28		
28	29	28	29		
29	31	29	31		
31	33	31	33		
33	36	33	36		
36	38				
<b>2 + 3 άξονες</b>					
36	38	36	38		III
38	40				
		38	40		
<b>2 + 4 άξονες</b>					
				II	

Ανάρτηση πεπιεσμένου αέρα στους κινητήριους άξονες ή σύστημα αναγνωρισμένο ως ισοδύναμο		Άλλα συστήματα ανάρτησης στους κινητήριους άξονες		Κατηγορία ζημιών
Αριθμός αξόνων και μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμφόρτου (σε τόνους)		Αριθμός αξόνων και μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμφόρτου (σε τόνους)		
Τουλάχιστον	Μικρότερο των	Τουλάχιστον	Μικρότερο των	
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
3 + 1 άξονες				II
30	32	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		
Τουλάχιστον 8 άξονες				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III*

8) Προστίθενται τα ακόλουθα παραρτήματα στην οδηγία 1999/62/ΕΚ:

#### «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 τέλος κυκλοφοριακής συμμόρφωσης, οχήματα και χρονικά διαστήματα

Τα κράτη μέλη προσδιορίζουν με ακρίβεια:

- 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,
- την κατηγοριοποίηση 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 κατηγοριοποίηση κάθε τμήματος οδού,

Πίνακας 1

**Κριτήρια για την κατηγοριοποίηση των οδών του δικτύου του στοιχείου α) ως “μητροπολιτικών” και “μη μητροπολιτικών”**

Κατηγορία οδού	Κριτήριο κατηγοριοποίησης
“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
Δύσκαμπα 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 ακόλουθα:

- όλες τις παραμέτρους, τα δεδομένα και λοιπές πληροφορίες που απαιτούνται για την κατανόηση του τρόπου θέσπισης της κατηγοριοποίησης οδών και οχημάτων και καθορισμού περιόδων επιβολής του τέλους,
- 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 εκτροπής 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 κράτος μέλος προτίθεται να επιβάλει υψηλότερα τέλη κυκλοφοριακής συμμόρφωσης σε σχέση με τις τιμές αναφοράς που καθορίζονται στον πίνακα του παραρτήματος VI, κοινοποιεί στην Επιτροπή τα ακόλουθα:

- τη θέση των οδών που υπόκεινται σε τέλη κυκλοφοριακής συμμόρφωσης,
- την κατηγοριοποίηση των οδών ως “μητροπολιτικών” και “μη μητροπολιτικών”, όπως ορίζεται στο τμήμα 1 στοιχείο β),

- iii) τα χρονικά διαστήματα κατά τα οποία επιβάλλεται το τέλος, όπως ορίζεται στο τμήμα 1 στοιχείο γ),  
 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 συμφόρησης. 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 ΣΥΜΦΟΡΗΣΗΣ

Το παρόν παράρτημα καθορίζει τις τιμές αναφοράς του τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Οι τιμές αναφοράς που προβλέπονται στον παρακάτω πίνακα εφαρμόζονται στα ελαφρά οχήματα. Το τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης για άλλες κατηγορίες οχημάτων καθορίζεται 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 συμφόρησης 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 7ζβ παράγραφος 1 στοιχείο β).

Πίνακας

#### Κριτήρια επίδοσης ως προς τις εκπομπές ρύπων για ελαφρά οχήματα

Διόδια και τέλη χρήσης	5-15 % κάτω από το υψηλότερο τέλος	15-25 % κάτω από το υψηλότερο τέλος	25-35 % κάτω από το υψηλότερο τέλος	Έως 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<sub>x</sub> όσο και για τα PN όπως αναφέρονται στο σημείο 48.2 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης, στο προσάρτημα του παραρτήματος VIII του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/683 της Επιτροπής (\*).

(\*). Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/683 της Επιτροπής, της 15ης Απριλίου 2020, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις διοικητικές απαιτήσεις για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκωμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 163 της 26.5.2020, σ. 1).»