

Το έγγραφο αυτό συνιστά βοήθημα τεκμηρίωσης και δεν δεσμεύει τα κοινοτικά όργανα

- **B** ΟΔΗΓΙΑ 1999/62/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ  
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)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
► <b><u>M1</u></b>	Οδηγία 2006/38/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Μαΐου 2006	L 157	8	9.6.2006
► <b><u>M2</u></b>	Οδηγία 2006/103/ΕΚ του Συμβουλίου της 20ής Νοεμβρίου 2006	L 363	344	20.12.2006

Τροποποιείται από:

► <b><u>A1</u></b>	Πράξη περί των όρων προσχωρήσεως της Τσεχικής Δημοκρατίας, της Δημοκρατίας της Εσθονίας, της Κυπριακής Δημοκρατίας, της Δημοκρατίας της Λετονίας, της Δημοκρατίας της Λιθουανίας, της Δημοκρατίας της Ουγγαρίας, της Δημοκρατίας της Μάλτας, της Δημοκρατίας της Πολωνίας, της Δημοκρατίας της Σλοβενίας και της Σλοβακικής Δημοκρατίας και των προσαρμογών των Συνθηκών επί των οποίων βασίζεται η Ευρωπαϊκή Ένωση	L 236	33	23.9.2003
--------------------	---	-------	----	-----------



**ΟΔΗΓΙΑ 1999/62/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ  
ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**της 17ης Ιουνίου 1999**

**περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που  
χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪ-  
ΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το  
άρθρο 71 παράγραφος 1 και το άρθρο 93,

την πρόταση της Επιτροπής <sup>(1)</sup>,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής <sup>(2)</sup>,

τη γνώμη της Επιτροπής των περιφερειών <sup>(3)</sup>,

ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης  
<sup>(4)</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) η εξάλειψη των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων μεταφορών στα διάφορα κράτη μέλη απαιτεί τόσο την εναρμόνιση των συστημάτων φορολόγησης όσο και την καθιέρωση δικαίων μηχανισμών για τον καταλογισμό των δαπανών της υποδομής στους μεταφορείς·
- (2) μόνο σταδιακά θα μπορέσουν να επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί·
- (3) έχει επιτευχθεί κάποιος βαθμός εναρμόνισης όσον αφορά τα συστήματα επιβολής τελών με την έκδοση της οδηγίας 92/81/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 19ης Οκτωβρίου 1992, για την εναρμόνιση των διαρθρώσεων των ειδικών φόρων κατανάλωσης που επιβάλλονται στα πετρελαιοειδή <sup>(5)</sup>, και της οδηγίας 92/82/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 19ης Οκτωβρίου 1992, για την προσέγγιση των συντελεστών των ειδικών φόρων κατανάλωσης στα πετρελαιοειδή <sup>(6)</sup>·
- (4) το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ακύρωσε με την απόφασή του της 5ης Ιουλίου 1995 στην υπόθεση C-21/94, Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου <sup>(7)</sup>, την οδηγία 93/89/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 1993, σχετικά με την εφαρμογή, εκ μέρους των κρατών μελών, των φόρων επί ορισμένων οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για οδική μεταφορά εμπορευμάτων, καθώς και των διοδίων και τελών χρήσης που εισπράττονται για την χρησιμοποίηση ορισμένων έργων υποδομής <sup>(8)</sup>, διατηρώ-

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 59 της 26.2.1997, σ. 9.

<sup>(2)</sup> ΕΕ C 206 της 7.7.1997, σ. 17.

<sup>(3)</sup> Γνώμη που διατυπώθηκε στις 3 Ιουνίου 1999 (δεν δημοσιεύθηκε ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα).

<sup>(4)</sup> Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 17ης Ιουλίου 1997 (ΕΕ C 286 της 22.9.1997, σ. 217), κοινή θέση του Συμβουλίου της 18ης Ιανουαρίου 1999 (ΕΕ C 58 της 1.3.1999, σ. 1) και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 7ης Μαΐου 1999 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

<sup>(5)</sup> ΕΕ L 316 της 31.10.1992, σ. 12· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 94/74/ΕΚ (ΕΕ L 365 της 31.12.1994, σ. 46).

<sup>(6)</sup> ΕΕ L 316 της 31.10.1992, σ. 19· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 94/74/ΕΚ.

<sup>(7)</sup> Συλλογή 1995, σ. I-1827.

<sup>(8)</sup> ΕΕ L 279 της 12.11.1993, σ. 32.

## ▼B

ντας τα αποτελέσματα της εν λόγω οδηγίας έως ότου το Συμβούλιο εγκρίνει νέα οδηγία· ότι κατά συνέπεια, η οδηγία 93/89/ΕΟΚ αντικαθίσταται από την παρούσα οδηγία·

- (5) υπό τις σημερινές συνθήκες, η προσαρμογή των εθνικών συστημάτων επιβολής τελών θα πρέπει να περιορισθεί στα οχήματα επαγγελματικής χρήσεως, των οποίων το μεικτό βάρος υπερβαίνει ένα καθορισμένο όριο·
- (6) είναι σκόπιμο, για το λόγο αυτό, να καθοριστεί το ελάχιστο ύψος των φόρων επί των οχημάτων οι οποίοι ήδη εφαρμόζονται στα κράτη μέλη, ή θα μπορούσαν να αντικαταστήσουν τους ισχύοντες·
- (7) θα πρέπει να ενθαρρυνθεί η χρήση οχημάτων περισσότερο φιλικών προς το περιβάλλον και τις οδούς μέσω της μεγαλύτερης διαφοροποίησης των φόρων και τελών, στο βαθμό που η διαφοροποίηση αυτή δεν επηρεάζει τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς·
- (8) σε μερικά κράτη μέλη θα πρέπει να δοθεί μια περίοδος παρέκκλισης από τις ελάχιστες τιμές για να διευκολυνθεί η προσαρμογή στα επίπεδα της παρούσας οδηγίας·
- (9) σε ορισμένες εσωτερικές μεταφορές τοπικού χαρακτήρα με μικρό αντίκτυπο στην κοινοτική αγορά μεταφορών, επιβάλλονται σήμερα μειωμένοι ύψους φόροι επί των οχημάτων· ότι, για να εξασφαλισθεί η απρόσκοπτη μετάβαση, θα πρέπει να επιτραπεί στα κράτη μέλη να προβλέψουν προσωρινές παρεκκλίσεις από το ελάχιστο ύψος φόρων·
- (10) πρέπει να επιτραπεί στα κράτη μέλη να εφαρμόζουν μειωμένους φόρους ή απαλλαγές από τους φόρους οχημάτων στην περίπτωση οχημάτων, η χρήση των οποίων δεν προβλέπεται να έχει επιπτώσεις στην κοινοτική αγορά μεταφορών·
- (11) προκειμένου να ληφθούν υπόψη ορισμένες ειδικές καταστάσεις, θα πρέπει να προβλεφθεί διαδικασία με την οποία είναι δυνατόν να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να διατηρούν περαιτέρω εξαιρέσεις ή μειώσεις·
- (12) οι υφιστάμενες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού δεν μπορούν να εξαλειφθούν με απλή εναρμόνιση των φόρων ή των ειδικών φόρων κατανάλωσης καυσίμων, αλλά μέχρι να εισαχθούν κατάλληλοι τρόποι φορολόγησης από τεχνική και οικονομική άποψη, οι στρεβλώσεις αυτές μπορούν να μετριασθούν μέσω της δυνατότητας διατήρησης ή καθιέρωσης διοδίων ή/και τελών χρήσης αυτοκινητοδρόμων· επιπροσθέτως, θα πρέπει να επιτραπεί στα κράτη μέλη να επιβάλλουν τέλη για τη χρήση γεφυρών, σηράγγων και οδών που διασχίζουν ορεινούς αυχένες·
- (13) λόγω των ειδικών συνθηκών σε ορισμένες οδούς των Άλπεων, ίσως είναι σκόπιμο για ένα κράτος μέλος να μην εφαρμόζει ένα σύστημα τελών χρήσης σε ένα σαφώς προσδιορισμένο τμήμα του δικτύου αυτοκινητοδρόμων του προκειμένου να εφαρμοστεί επιβάρυνση συνδεδεμένη με τα έργα υποδομής·
- (14) τα διόδια και τα τέλη χρήσης δεν πρέπει να εισάγουν διακρίσεις ούτε να συνεπάγονται υπερβολικές διατυπώσεις ή να παρεμβάλλουν εμπόδια στα εσωτερικά σύνορα κατά συνέπεια, θα πρέπει να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα που να επιτρέπουν την καταβολή διοδίων και τελών χρήσης οιασδήποτε στιγμής και με διάφορους τρόπους πληρωμής·
- (15) τα επίπεδα των τελών χρήσης θα πρέπει να βασίζονται στη διάρκεια χρήσης της εν λόγω υποδομής και θα πρέπει να διαφοροποιούνται ανάλογα με το πραγματικό κόστος που προκαλούν τα οδικά οχήματα·
- (16) θα πρέπει να εφαρμοστούν προσωρινά μειωμένοι συντελεστές τελών χρήσης για τα οχήματα που έχουν λάβει άδεια κυκλοφο-

## ▼B

ρίας στην Ελλάδα προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι δυσκολίες που οφείλονται στη γεωπολιτική της θέση·

- (17) προκειμένου να εξασφαλισθεί ομοιόμορφη εφαρμογή των τελών χρήσης και των διοδίων, είναι σκόπιμο να τεθούν ορισμένοι κανόνες όσον αφορά τον τρόπο εφαρμογής τους, όπως τα χαρακτηριστικά της υποδομής στην οποία επιβάλλονται αυτά τα τέλη χρήσης και διόδια, τα ανώτατα επίπεδα ορισμένων συντελεστών και άλλοι γενικοί όροι που θα πρέπει να τηρούνται· ότι οι σταθμισμένες μέσες τιμές των διοδίων θα πρέπει να αποτελούν συνάρτηση του κόστους κατασκευής, λειτουργίας και ανάπτυξης του οικείου δικτύου έργων υποδομής·
- (18) πρέπει να προβλεφθεί ότι τα κράτη μέλη μπορούν να διαθέσουν στην προστασία του περιβάλλοντος και στην ισόρροπη ανάπτυξη των δικτύων μεταφορών ένα ποσοστό των δικαιωμάτων χρήσης και των διοδίων, υπολογιζόμενο σύμφωνα με την παρούσα οδηγία·
- (19) τα αναφερόμενα στην παρούσα οδηγία ποσά, τα εκφραζόμενα στο εθνικό νόμισμα των κρατών μελών που θα υιοθετήσουν το ευρώ, καθορίζονται την 1η Ιανουαρίου 1999 οπότε η αξία του ευρώ θα καθοριστεί βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2866/98 του Συμβουλίου, της 31ης Δεκεμβρίου 1998, σχετικά με τις τιμές μετατροπής του ευρώ και των νομισμάτων των κρατών μελών που υιοθετούν το ευρώ <sup>(1)</sup>· τα μη συμμετέχοντα στο ευρώ κράτη μέλη θα πρέπει να επανεξετάζουν κάθε χρόνο τα ποσά της παρούσας οδηγίας στο εθνικό τους νόμισμα και να τα προσαρμόζουν αν χρειάζεται στις μεταβαλλόμενες συναλλαγματικές ισοτιμίες οι ετήσιες αναπροσαρμογές στα εθνικά νομίσματα είναι προαιρετικές αν η μεταβολή από την εφαρμογή των νέων συναλλαγματικών ισοτιμιών είναι κάτω από ένα ορισμένο ποσοστό·
- (20) πρέπει να εφαρμόζεται η αρχή της εδαφικότητας δύο ή περισσότερα κράτη μέλη μπορούν να συνεργασθούν για να εισαγάγουν ένα κοινό σύστημα τελών χρήσης, τηρουμένων ορισμένων συμπληρωματικών όρων·
- (21) σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, η παρούσα οδηγία περιορίζεται στα απολύτως απαραίτητα για την επίτευξη των στόχων που επιδιώκονται δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 5, τρίτο εδάφιο της συνθήκης·
- (22) χρειάζεται αυστηρό χρονοδιάγραμμα για την επανεξέταση των διατάξεων της παρούσας οδηγίας και την ενδεχόμενη προσαρμογή τους, εάν είναι αναγκαίο, με σκοπό την ανάπτυξη ενός συστήματος φορολόγησης περισσότερο εδαφικού χαρακτήρα,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

### Γενικές διατάξεις

#### *Άρθρο 1*

Η παρούσα οδηγία ισχύει για τους φόρους επί των οχημάτων, τα διόδια και τα τέλη χρήσης που επιβάλλονται στα οχήματα, όπως αυτά καθορίζονται στο άρθρο 2.

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

Δεν αφορά ούτε τα οχήματα των οποίων η άδεια κυκλοφορίας έχει εκδοθεί στις Καναρίους νήσους, στη Θέουτα και Μελίλα, στις Αζόρες

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 359 της 31.12.1998, σ. 1.

**▼B**

και Μαδέρα και τα οποία πραγματοποιούν μεταφορές αποκλειστικά στα συγκεκριμένα εδάφη ή μεταξύ αυτών και του ηπειρωτικού εδάφους της Ισπανίας ή της Πορτογαλίας αντίστοιχα.

*Άρθρο 2*

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας νοούνται ως:

**▼M1**

α) «διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο»: το οδικό δίκτυο που καθορίζεται στο τμήμα 2 του παραρτήματος I της απόφασης αριθ. 1692/96/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών<sup>(1)</sup>, όπως απεικονίζεται σε χάρτες. Οι χάρτες αναφέρονται στα αντίστοιχα τμήματα που μνημονεύονται στο διατακτικό ή/και στο παράρτημα II της εν λόγω απόφασης,

αα) «κόστος κατασκευής»: το κόστος που συνδέεται με την κατασκευή, συμπεριλαμβανομένου, ενδεχομένως, του χρηματοδοτικού κόστους:

— νέων υποδομών ή νέων βελτιώσεων υποδομής (συμπεριλαμβανομένων των σημαντικών δομικών επισκευών), ή

— υποδομών ή βελτιώσεων υποδομής (συμπεριλαμβανομένων σημαντικών δομών επισκευών) που περατώθηκαν το αργότερο 30 έτη πριν από τις 10 Ιουνίου 2008, για τις οποίες λειτουργούν 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· το κόστος υποδομών ή βελτιώσεων υποδομής που περατώθηκαν πριν από τις ημερομηνίες αυτές μπορεί επίσης να θεωρείται ως κόστος κατασκευής, οσάκις:

i) ένα κράτος μέλος έχει θεσπίσει σύστημα διοδίων το οποίο προβλέπει την ανάκτηση του κόστους αυτού μέσω σύμβασης με φορέα λειτουργίας συστήματος διοδίων ή μέσω άλλων νομικών πράξεων ισοδύναμου αποτελέσματος, που αρχίζουν 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.

Σε κάθε περίπτωση, το ποσοστό του κόστους κατασκευής που λαμβάνεται υπόψη δεν πρέπει να υπερβαίνει το ποσοστό της υφιστάμενης εκ σχεδιασμού διάρκειας ζωής των κατασκευαστικών στοιχείων της υποδομής η οποία υπολείπεται στις 10 Ιουνίου 2008 ή κατά την ημερομηνία εισαγωγής των νέων ρυθμίσεων περί διοδίων, εάν η ημερομηνία αυτή είναι μεταγενέστερη.

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

αβ) «χρηματοδοτικό κόστος»: ο τόκος για δάνεια ή/και η απόδοση της τυχόν μετοχικής χρηματοδότησης από τους μετόχους,

αγ) «σημαντικές δομικές επισκευές»: οι δομικές επισκευές, πλην των επισκευών που δεν παρουσιάζουν πλέον τρέχον όφελος για τους

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 228 της 9.9.1996, σ. 1· απόφαση όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την απόφαση αριθ. 884/2004/EK (ΕΕ L 167 της 30.4.2004, σ. 1).

▼ **M1**

χρήστες της οδού, π.χ. στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι εργασίες επισκευής αντικαταστάθηκαν από περαιτέρω επανακατασκευή του οδοστρώματος ή άλλες κατασκευαστικές εργασίες,

- β) «διδόδια»: το καθορισμένο ποσό που πρέπει να καταβάλλεται για την πραγματοποιούμενη από όχημα συγκεκριμένη διαδρομή επί της υποδομής που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 1· το ποσό καθορίζεται με βάση τη διανυόμενη απόσταση και τον τύπο του οχήματος,
- βα) «σταθμισμένο μέσο ύψος διοδίων»: τα συνολικά έσοδα που προκύπτουν, μέσω των διοδίων, κατά τη διάρκεια μιας δεδομένης περιόδου, διαιρούμενα διά του αριθμού των οχηματοχιλιομέτρων που διανύθηκαν επί του συγκεκριμένου δικτύου στο οποίο εφαρμόζονται διόδια κατά την περίοδο αυτή· τόσο τα έσοδα όσο και τα οχηματοχιλιόμετρα υπολογίζονται για τα οχήματα για τα οποία ισχύουν τα διόδια,
- γ) «τέλος χρήσης»: το καθορισμένο ποσό η πληρωμή του οποίου δημιουργεί το δικαίωμα χρήσης, από ένα όχημα και επί δεδομένο χρονικό διάστημα, της υποδομής που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 1,
- δ) «όχημα»: όχημα με κινητήρα ή συνδυασμός αρθρωτών οχημάτων που προορίζονται ή χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και έχουν μέγιστο επιτρεπόμενο μικτό βάρος άνω των 3,5 τόνων,
- ε) όχημα της κατηγορίας «EURO 0», «EURO I», «EURO II», «EURO III», «EURO IV», «EURO V», «EEV»: όχημα που τηρεί τα όρια εκπομπών τα οποία εκτίθενται στο παράρτημα 0,
- στ) «τύπος οχήματος»: η κατηγορία στην οποία εντάσσεται το όχημα, ανάλογα με τον αριθμό αξόνων, τις διαστάσεις ή το βάρος του ή σύμφωνα με άλλη ταξινόμηση των παραγόντων που διέπουν το όχημα, οι οποίοι αντικατοπτρίζουν τη ζημία των οδών, π.χ. το σύστημα ταξινόμησης των ζημιών των οδών που εκτίθεται στο παράρτημα IV, υπό την προϋπόθεση ότι το χρησιμοποιούμενο σύστημα ταξινόμησης βασίζεται σε χαρακτηριστικά του οχήματος τα οποία είτε αναφέρονται στα έγγραφα του οχήματος που χρησιμοποιούνται σε όλα τα κράτη μέλη είτε είναι εμφανή,
- ζ) «σύμβαση παραχώρησης», «σύμβαση παραχώρησης δημόσιων έργων» ή «σύμβαση παραχώρησης υπηρεσιών»: όπως ορίζεται στο άρθρο 1 της οδηγίας 2004/18/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών <sup>(1)</sup>,
- η) «διδόδια εκ παραχώρησης»: διόδια, επιβαλλόμενα από τον ανάδοχο σύμβασης παραχώρησης σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης.

▼ **B****ΚΕΦΑΛΑΙΟ II****Φόροι επί των οχημάτων***Άρθρο 3*

1. Οι φόροι επί των οχημάτων οι οποίοι αναφέρονται στο άρθρο 1 είναι οι εξής:

— *Βέλγιο:*

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 134 της 30.4.2004, σ. 114· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2083/2005 της Επιτροπής (ΕΕ L 333 της 20.12.2005, σ. 28).

**▼ B**

taxe de circulation sur les véhicules automobiles/ verkeersbelasting op de autovoertuigen,

**▼ M2**

— *Βουλγαρία:*

данък върху превозните средства,

**▼ A1**

— *Τσεχική Δημοκρατία:*

silniční daň,

**▼ B**

— *Δανία:*

vægtafgift af motorkstrejer m.v.,

— *Γερμανία:*

Kraftfahrzeugsteuer,

**▼ A1**

— *Εσθονία:*

raskeveokimaks,

**▼ B**

— *Ελλάδα:*

Τέλη κυκλοφορίας,

— *Ισπανία:*

α) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica,

β) impuesto sobre actividades económicas (μόνον όσον αφορά το ποσό των τελών που επιβάλλονται για τα αυτοκίνητα οχήματα),

— *Γαλλία:*

α) taxe spéciale sur certains véhicules routiers,

β) taxe différentielle sur les véhicules à moteur,

— *Ιρλανδία:*

vehicle excise duty,

— *Ιταλία:*

α) tassa automobilistica,

β) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica,

**▼ A1**

— *Κύπρος:*

τέλη κυκλοφορίας οχημάτων,

— *Λετονία:*

transportlīdzekļa ikgadējā nodeva,

— *Λιθουανία:*

α) Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojų mokestis,

β) Mokestis už Lietuvoje įregistruotas krovines transporto priemones,

**▼ B**

— *Λουξεμβούργο:*

taxe sur les véhicules automoteurs,

**▼ A1**

— *Ουγγαρία:*

gépjárműadó,

**▼ A1**

— *Μάλτα*:  
licenzja tat-triq/παράβολο άδειας οδήγησης,

**▼ B**

— *Κάτω Χώρες*:  
motorrijtuigenbelasting,  
— *Αυστρία*:  
Kraftfahrzeugsteuer,

**▼ A1**

— *Πολωνία*:  
podatek od środków transportowych,

**▼ B**

— *Πορτογαλία*:  
α) imposto de camionagem,  
β) imposto de circulação,

**▼ M2**

— *Ρουμανία*:  
Taxa asupra mijloacelor de transport,

**▼ A1**

— *Σλοβενία*:  
letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila,

— *Σλοβακία*:  
cestná daň,

**▼ B**

— *Φινλανδία*:  
varsinainen ajoneuvoverd/egentlig fordonsskatt,

— *Σουηδία*:  
fordonsskatt,

— *Ηνωμένο Βασίλειο*:  
α) vehicle excise duty,  
β) motor vehicles licence.

2. Όταν ένα κράτος μέλος αντικαθιστά έναν από τους αναφερόμενους στην παράγραφο 1 φόρους με άλλον ανάλογο, οφείλει να ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή, η οποία επιφέρει τις αναγκαίες τροποποιήσεις.

*Άρθρο 4*

Οι διαδικασίες επιβολής και είσπραξης των φόρων, οι οποίοι αναφέρονται στο άρθρο 3, θεσπίζονται από κάθε κράτος μέλος.

*Άρθρο 5*

Για τα οχήματα των οποίων η άδεια κυκλοφορίας εκδίδεται σε κάθε κράτος μέλος, οι φόροι που αναφέρονται στο άρθρο 3 επιβάλλονται μόνο από το κράτος μέλος έκδοσης της άδειας.



## ▼B

## Άρθρο 6

1. Οποιαδήποτε και αν είναι η διάρθρωση των φόρων που αναφέρονται στο άρθρο 3, τα κράτη μέλη καθορίζουν το ύψος των φόρων αυτών έτσι ώστε, για κάθε κατηγορία ή υποκατηγορία οχημάτων που αναφέρεται στο παράρτημα I, το ποσό του φόρου να μην είναι μικρότερο από το ελάχιστο όριο το οποίο καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα.

Επί δύο έτη από τη θέση της οδηγίας σε ισχύ, η Ελλάδα, η Ιταλία, η Πορτογαλία και η Ισπανία επιτρέπεται να εφαρμόζουν ποσά φόρου χαμηλότερα από τα κατώτατα όρια που ορίζονται στο παράρτημα I, τουλάχιστον όμως ίσα με το 65 % των ορίων αυτών.

2. Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν μειωμένους συντελεστές φόρων ή φοροαπαλλαγές:

α) για τα οχήματα εθνικής ή πολιτικής άμυνας, τα οχήματα των πυροσβεστικών υπηρεσιών και των άλλων υπηρεσιών εκτάκτου ανάγκης καθώς και των σωμάτων ασφαλείας και για τα οχήματα συντήρησης των οδών·

β) για τα οχήματα που μόνον περιστασιακά κυκλοφορούν σε δημόσιες οδούς του κράτους μέλους στο οποίο έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας και χρησιμοποιούνται από φυσικά ή νομικά πρόσωπα, των οποίων κύρια δραστηριότητα δεν είναι η μεταφορά εμπορευμάτων, υπό τον όρο ότι οι πραγματοποιούμενες από τα οχήματα αυτά αυτές μεταφορές δεν συνεπάγονται στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και εφόσον συμφωνήσει η Επιτροπή.

3. α) Αποφασίζοντας ομοφώνως έπειτα από πρόταση της Επιτροπής, το Συμβούλιο μπορεί να επιτρέψει σε ένα κράτος μέλος να διατηρήσει τις απαλλαγές ή τη μειωμένη φορολογία επί των οχημάτων λόγω ειδικών πολιτικών κοινωνικο-οικονομικής φύσης ή συνδεδεμένων με την υποδομή του συγκεκριμένου κράτους μέλους. Αυτές οι απαλλαγές ή μειώσεις μπορούν να εφαρμοστούν μόνο σε οχήματα των οποίων η άδεια έχει εκδοθεί στο συγκεκριμένο κράτος μέλος και τα οποία εκτελούν μεταφορές αποκλειστικά εντός σαφώς καθορισμένου τμήματος του εδάφους του.

β) Οποιοδήποτε κράτος μέλος επιθυμεί να διατηρήσει μια τέτοια απαλλαγή ή μείωση ενημερώνει την Επιτροπή και της διαβιβάζει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες. Η Επιτροπή ενημερώνει τα λοιπά κράτη μέλη εντός μηνός σχετικά με την προτεινόμενη απαλλαγή ή μείωση.

Το Συμβούλιο τεκμαίρεται ότι έχει επιτρέψει τη διατήρηση της προτεινόμενης απαλλαγής ή μείωσης εάν, εντός δύο μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία τα λοιπά κράτη μέλη ενημερώθηκαν σύμφωνα με το προηγούμενο εδάφιο, ούτε η Επιτροπή ούτε κανένα κράτος μέλος δεν ζήτησαν να εξεταστεί το ζήτημα από το Συμβούλιο.

4. Με την επιφύλαξη του δευτέρου εδαφίου της παραγράφου 1 και των παραγράφων 2 και 3 του παρόντος άρθρου και του άρθρου 6 της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992 για τη θέσπιση κοινών κανόνων σχετικά με ορισμένους τύπους συνδυασμένων μεταφορών εμπορευμάτων μεταξύ των κρατών μελών<sup>(1)</sup>, τα κράτη μέλη δεν μπορούν να επιτρέπουν απαλλαγές ή μειώσεις των φόρων που αναφέρονται στο άρθρο 3, οι οποίες θα μείωναν το ποσό του επιβαλλομένου φόρου κάτω από το ελάχιστο όριο που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

(<sup>1</sup>) ΕΕ L 368 της 17.12.1992, σ. 38.

▼ B

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

## Διόδια και τέλη χρήσης

## Άρθρο 7

▼ M1

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρούν ή να εισάγουν διόδια ή/και τέλη χρήσης στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, ή σε τμήμα του εν λόγω δικτύου, μόνον υπό τις προϋποθέσεις που ορίζονται στις παραγράφους 2 έως 12. Αυτό δεν θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών, τηρουμένης της συνθήκης, να εφαρμόζουν διόδια ή/και τέλη χρήσης σε οδούς που δεν περιλαμβάνονται στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, μεταξύ άλλων στις παράλληλες οδούς στις οποίες μπορεί να εκτρέπεται η κυκλοφορία από το διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο ή/και οι οποίες βρίσκονται σε άμεσο ανταγωνισμό με ορισμένα τμήματα του δικτύου αυτού, ή σε άλλους τύπους οχημάτων με κινητήρα που δεν καλύπτονται από τον ορισμό του «οχήματος» στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, υπό την προϋπόθεση ότι η επιβολή διοδίων ή/και τελών χρήσης στις οδούς αυτές δεν εισάγει διακρίσεις εις βάρος της διεθνούς κυκλοφορίας και δεν έχει ως αποτέλεσμα στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων παραγόντων.

1α. Στην περίπτωση που ένα κράτος μέλος αποφασίσει να διατηρήσει ή να καθιερώσει διόδια ή/και δικαιώματα χρήσης μόνο σε τμήματα του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου, οι προκύπτουσες εξαιρέσεις για τα υπόλοιπα τμήματα (για λόγους όπως η απομόνωσή τους ή τα χαμηλά επίπεδα συμφόρησης ή ρύπανσης ή όπου τούτο είναι ουσιώδους σημασίας για την εισαγωγή μιας νέας ρύθμισης περί διοδίων) δεν πρέπει να έχουν ως αποτέλεσμα τυχόν διακρίσεις εις βάρος της διεθνούς κυκλοφορίας.

2. α) Ένα κράτος μέλος μπορεί να επιλέγει να διατηρεί ή να εισάγει διόδια ή/και τέλη χρήσης εφαρμοζόμενα μόνον σε οχήματα με μέγιστο επιτρεπόμενο μικτό βάρος τουλάχιστον 12 τόνων. Όταν ένα κράτος μέλος επιλέγει να εφαρμόσει διόδια ή/και τέλη χρήσης σε οχήματα κάτω από αυτό το όριο βάρους, εφαρμόζονται οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας.

β) Τα διόδια και/ή τέλη χρήσης εφαρμόζονται σε όλα τα οχήματα από το 2012.

γ) Ένα κράτος μέλος μπορεί να παρεκκλίνει από την απαίτηση που καθορίζεται στο στοιχείο β) στην περίπτωση που θεωρεί ότι η επέκταση των διοδίων σε οχήματα κάτω των 12 τόνων:

— δημιουργεί σημαντικά αντίξοες συνθήκες για την ελεύθερη ροή της κυκλοφορίας, το περιβάλλον, τα επίπεδα θορύβου, τη συμφόρηση ή την υγεία, ή

— συνεπάγεται διοικητικό κόστος που υπερβαίνει το 30 % των πρόσθετων εσόδων που δημιουργούνται.

3. Δεν είναι δυνατόν να επιβάλλονται ταυτοχρόνως διόδια και τέλη χρήσης σε μια συγκεκριμένη κατηγορία οχημάτων για τη χρήση ενός και του αυτού τμήματος οδού. Εντούτοις, τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλλουν διόδια σε δίκτυα όπου εισπράττονται τέλη χρήσης, για τη χρήση γεφυρών, σιράγγων και ορεινών διαβάσεων.

4. Τα διόδια και τα τέλη χρήσης δεν μπορούν να εισάγουν, άμεσα ή έμμεσα, διακρίσεις λόγω της ιθαγένειας του μεταφορέα, της χώρας ή του τόπου όπου είναι εγκατεστημένος ο μεταφορέας ή όπου έχει εκδοθεί η άδεια κυκλοφορίας του οχήματος, ή της προέλευσης ή του προορισμού της μεταφοράς.

4α. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να προβλέπουν μειωμένο ύψος διοδίων ή τελών χρήσης ή απαλλαγές από την υποχρέωση καταβολής διοδίων ή τελών χρήσης για τα οχήματα που εξαιρούνται από την υποχρέωση εγκατάστασης και χρήσης συσκευής ελέγχου δυνάμει του

**▼M1**

κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών <sup>(1)</sup>, και στις περιπτώσεις που καλύπτονται από το άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β), της παρούσας οδηγίας, και υπό τις προϋποθέσεις που προβλέπονται σε αυτό.

4β. Δεδομένου ότι οι δομές τελών που συνεπάγονται εκπτώσεις ή μειώσεις διοδίων για τους συχνούς χρήστες μπορούν να οδηγήσουν σε πραγματική εξοικονόμηση διοικητικών δαπανών για το φορέα λειτουργίας, τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν τέτοιες εκπτώσεις ή μειώσεις, εφόσον:

- τηρούν τους όρους της παραγράφου 10 στοιχείο α),
- είναι σύμφωνες προς τη συνθήκη, ιδίως προς τα άρθρα 12, 49, 86 και 87 αυτής,
- δεν στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά,
- η προκύπτουσα δομή τελών είναι γραμμική, αναλογική, προσφέρεται σε όλους τους χρήστες επί ίσοις όροις και δεν επιφέρει μετακύλιση του πρόσθετου κόστους σε άλλους χρήστες υπό τη μορφή υψηλότερων διοδίων.

Εν πάση περιπτώσει, αυτές οι εκπτώσεις ή μειώσεις δεν υπερβαίνουν το 13 % των διοδίων που καταβάλλουν ισοδύναμα οχήματα τα οποία δεν είναι επιλέξιμα για έκπτωση ή μείωση.

4γ. Όλα τα συστήματα εκπτώσεων και μειώσεων γνωστοποιούνται στην Επιτροπή, η οποία επαληθεύει ότι είναι σύμφωνα προς τους όρους των παραγράφων 4α και 4β και τα εγκρίνει σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 9γ παράγραφος 2.

**▼B**

5. Τα διόδια και τέλη χρήσης επιβάλλονται, εισπράττονται και ελέγχονται κατά τρόπον ώστε η παρενόχληση της ροής της κυκλοφορίας να είναι η ελάχιστη, αποφεύγοντας κάθε υποχρεωτικό έλεγχο ή εξακρίβωση στα εσωτερικά σύνορα της Κοινότητας. Για το σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη συνεργάζονται μεταξύ τους προκειμένου να καθιερώσουν μεθόδους που να επιτρέπουν στους μεταφορείς να καταβάλλουν τα τέλη χρήσης όλο το 24ωρο, τουλάχιστον στις σημαντικές αγορές, χρησιμοποιώντας όλα τα συνήθη μέσα πληρωμής, εντός και εκτός των κρατών μελών όπου εφαρμόζονται τα τέλη αυτά. Τα κράτη μέλη παρέχουν τις κατάλληλες εγκαταστάσεις στα σημεία πληρωμής των διοδίων και των τελών χρήσης, προκειμένου να τηρούνται τα συνήθη πρότυπα ασφαλείας των οδών.

**▼M1**

6. Οι ρυθμίσεις για την είσπραξη διοδίων ή/και τελών χρήσης δεν θέτουν, από οικονομική ή άλλη άποψη, τους μη τακτικούς χρήστες του οδικού δικτύου σε αδικαιολόγητα μειονεκτική θέση. Συγκεκριμένα, όταν κράτος μέλος εισπράττει διόδια ή/και τέλη χρήσης αποκλειστικά μέσω συστήματος που απαιτεί τη χρήση συσκευής εγκατεστημένης επί του οχήματος, πρέπει να έχει διαθέσιμες τις κατάλληλες συσκευές οι οποίες εγκαθίστανται στο όχημα βάσει εύλογων διοικητικών και οικονομικών ρυθμίσεων.

**▼B**

7. Τα τέλη χρήσης, συμπεριλαμβανομένων των διοικητικών εξόδων, για όλες τις κατηγορίες οχημάτων, καθορίζονται από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος και δεν υπερβαίνουν τα μέγιστα όρια που ορίζονται στο παράρτημα II.

**▼M1**

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 370 της 31.12.1985, σ. 8· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 432/2004 της Επιτροπής (ΕΕ L 71 της 10.3.2004, σ. 3).

**▼B**

8. Το ύψος των τελών χρήσης είναι ανάλογο με τη διάρκεια της χρήσης της υποδομής.

Κάθε κράτος μέλος μπορεί να εφαρμόζει μόνον ετήσια τέλη χρήσης για τα οχήματα στα οποία έχει χορηγήσει άδεια κυκλοφορίας.

**▼M1**

9. Τα διόδια βασίζονται στην αρχή της ανάκτησης του κόστους των υποδομών μόνον. Ειδικότερα, το σταθμισμένο μέσο ύψος των διοδίων συναρτάται με το κόστος κατασκευής και το κόστος λειτουργίας, συντήρησης και ανάπτυξης του σχετικού δικτύου υποδομής. Το σταθμισμένο μέσο ύψος των διοδίων μπορεί να περιλαμβάνει επίσης απόδοση επί του κεφαλαίου ή περιθώριο κέρδους βάσει των συνθηκών της αγοράς.

10. α) Με την επιφύλαξη του σταθμισμένου μέσου ύψους των διοδίων που μνημονεύεται στην παράγραφο 9, τα κράτη μέλη μπορούν να διαφοροποιούν το ύψος των διοδίων για λόγους, όπως η καταπολέμηση των περιβαλλοντικών ζημιών, η αντιμετώπιση των συμφορήσεων, η ελαχιστοποίηση των ζημιών της υποδομής, η βελτιστοποίηση της χρήσης της συγκεκριμένης υποδομής ή η προαγωγή της οδικής ασφάλειας, εφόσον η διαφοροποίηση αυτή:

- είναι ανάλογη προς τον επιδιωκόμενο στόχο,
- είναι διαφανής και χωρίς διακρίσεις, ιδίως όσον αφορά την ιθαγένεια του μεταφορέα, τη χώρα ή τον τόπο εγκατάστασης του μεταφορέα ή έκδοσης της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος, και την προέλευση ή τον προορισμό της μεταφοράς,
- δεν αποσκοπεί στην αποκόμιση πρόσθετων εσόδων από διόδια· οποιαδήποτε τυχόν μη σκόπιμη αύξηση των εσόδων (η οποία οδηγεί σε σταθμισμένο μέσο ύψος διοδίων που δεν συμφωνεί με την παράγραφο 9) αντισταθμίζεται μέσω μεταβολών στη διάρθρωση της διαφοροποίησης, οι οποίες πρέπει να τίθενται σε εφαρμογή εντός δύο ετών από το τέλος της οικονομικής χρήσης κατά την οποία προέκυψαν τα πρόσθετα έσοδα,
- τηρεί τα ανώτατα όρια του κατωφλίου ευελιξίας που καθορίζονται στο στοιχείο β).

β) Με την επιφύλαξη των όρων του στοιχείου α), τα διόδια μπορούν να διαφοροποιούνται ανάλογα με τα εξής:

- την κατηγορία εκπομπής EURO, όπως καθορίζεται στο παράρτημα 0, συμπεριλαμβανομένου του επιπέδου των μικροσωματιδίων PM και οξειδίων του αζώτου (NOx), υπό την προϋπόθεση ότι ουδέποτε τα διόδια υπερβαίνουν κατά ποσοστό άνω του 100 % τα διόδια που επιβάλλονται για ισοδύναμα οχήματα τα οποία πληρούν τα αυστηρότερα πρότυπα εκπομπών, ή/και
- τη στιγμή της ημέρας, και τον τύπο ημέρας ή εποχής, υπό την προϋπόθεση ότι:
  - i) ουδέποτε τα διόδια υπερβαίνουν κατά ποσοστό άνω του 100 % τα διόδια που χρεώνονται κατά τη φθηνότερη περίοδο της ημέρας, το φθηνότερο τύπο ημέρας ή εποχής, ή
  - ii) όταν η φθηνότερη περίοδος έχει μηδενικό ύψος διοδίων, η κύρωση για την ακριβότερη στιγμή της ημέρας, και τον ακριβότερο τύπο ημέρας ή εποχής, δεν υπερβαίνει το 50 % του επιπέδου των διοδίων που θα εφαρμόζονταν άλλως στο εν λόγω όχημα.

Απαιτείται από τα κράτη μέλη να διαφοροποιήσουν το ύψος των διοδίων που επιβάλλονται σύμφωνα με το

▼ M1

πρώτο εδάφιο το 2010 το αργότερο, ή σε περίπτωση παραχωρήσεων, κατά τη στιγμή της ανανέωσης της συγκεκριμένης σύμβασης παραχώρησης.

Ένα κράτος μέλος μπορεί, ωστόσο, να παρεκκλίνει από την απαίτηση αυτή στην περίπτωση που:

- i) τούτο θα μπορούσε να υποσκάψει σοβαρά τη συνέπεια των συστημάτων υποβολής διοδίων στο έδαφός του·
- ii) για το συγκεκριμένο σύστημα διοδίων, δεν θα ήταν τεχνικώς εφαρμόσιμη η καθιέρωση της διαφοροποίησης αυτής· ή
- iii) τούτο θα μπορούσε να οδηγήσει στο να παρακάμπτουν τα πλέον ρυπογόνα οχήματα το διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο με επακόλουθες συνέπειες στην οδική ασφάλεια και την υγεία του κοινού.

Οι παρεκκλίσεις αυτές κοινοποιούνται στην Επιτροπή.

- γ) Με την επιφύλαξη των όρων του στοιχείου α), το ύψος των διοδίων μπορεί, σε έκτακτες περιπτώσεις, για συγκεκριμένα έργα υψηλού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, 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 μεταφοράς για οχήματα. Η επακόλουθη διάρθρωση της χρέωσης πρέπει να είναι γραμμική, αναλογική, δημοσιοποιημένη, να είναι προσιτή σε όλους τους χρήστες ισότιμα και δεν πρέπει να οδηγεί σε πρόσθετο κόστος το οποίο θα μετακυλιέται σε άλλους χρήστες υπό την μορφή υψηλότερων διοδίων. Η Επιτροπή ελέγχει την τήρηση των όρων του παρόντος σημείου πριν από την εφαρμογή της εν λόγω διάρθρωσης χρέωσης.

11. Με την επιφύλαξη του άρθρου 9 παράγραφοι 1 και 1α, σε εξαιρετικές περιπτώσεις που αφορούν την υποδομή σε *ορεινές περιοχές και* αφού ενημερωθεί η Επιτροπή, μπορεί να εφαρμόζεται προσαύξηση στα διόδια συγκεκριμένων τμημάτων του οδικού δικτύου:

- α) τα οποία εμφανίζουν οξεία συμφόρηση που επηρεάζει την ελεύθερη κυκλοφορία οχημάτων, ή
- β) των οποίων η χρήση από τα οχήματα προκαλεί σημαντική περιβαλλοντική ζημία,

υπό την προϋπόθεση ότι:

- τα έσοδα από την προσαύξηση επενδύονται σε έργα προτεραιότητας ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος προσδιοριζόμενα στο παράρτημα III της απόφασης αριθ. 884/2004/EK, τα οποία συμβάλλουν άμεσα στην ελάφρυνση της εν λόγω συμφόρησης ή της συγκεκριμένης περιβαλλοντικής ζημιάς και ευρίσκονται στον ίδιο διάδρομο μεταφορών με το οδικό τμήμα στο οποίο επιβάλλεται η προσαύξηση,
- η προσαύξηση, η οποία μπορεί να επιβάλλεται σε διόδια που διαφοροποιούνται σύμφωνα με την παράγραφο 10, δεν υπερβαίνει το 15 % του σταθμισμένου μέσου ύψους διοδίων που υπολογίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 9, εκτός από την περίπτωση κατά την οποία το παραγόμενο εισόδημα επενδύεται σε διασυνοριακά τμήματα σχεδίων προτεραιότητας ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, τα οποία αφορούν υποδομή σε ορεινές περιοχές, οπότε η προσαύξηση δεν μπορεί να υπερβαίνει το 25 %,
- η εφαρμογή της προσαύξησης δεν οδηγεί σε αθέμιτη μεταχείριση της εμπορικής κίνησης σε σχέση με άλλους χρήστες του οδικού δικτύου,
- πριν από την εφαρμογή της προσαύξησης, υποβάλλονται στην Επιτροπή χρηματοοικονομικά σχέδια για την υποδομή στην οποία

▼ M1

εφαρμόζεται η προσαύξηση καθώς και ανάλυση κόστους/ωφέλειας για το νέο έργο υποδομής,

- η περίοδος κατά την οποία εφαρμόζεται η προσαύξηση καθορίζεται και περιορίζεται εκ των προτέρων και αντιστοιχεί, όσον αφορά το αναμενόμενο εισόδημα, στα χρηματοοικονομικά σχέδια και την ανάλυση κόστους/ωφέλειας που υποβάλλονται.

Η εφαρμογή της παρούσας διάταξης σε νέα διασυνοριακά έργα προϋποθέτει τη συμφωνία του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους.

Όταν η Επιτροπή λαμβάνει τα χρηματοοικονομικά σχέδια από ένα κράτος μέλος το οποίο σκοπεύει να εφαρμόσει προσαύξηση, διαβιβάζει τις πληροφορίες αυτές στα μέλη της επιτροπής του άρθρου 9γ παράγραφος 1. Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι η προγραμματιζόμενη προσαύξηση δεν πληροί τους όρους που προβλέπονται στην παρούσα παράγραφο, ή εάν κρίνει ότι η σχεδιαζόμενη προσαύξηση θα έχει σημαντικό δυσμενή αντίκτυπο στην οικονομική ανάπτυξη περιφερειακών περιοχών, μπορεί να απορρίπτει τα σχέδια για επιβαρύνσεις που υποβάλλει το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, ή να ζητά την τροποποίησή τους, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 9γ παράγραφος 2.

12. Όταν ένας οδηγός αδυνατεί να προσκομίσει, σε περίπτωση ελέγχου, τα έγγραφα του οχήματος που απαιτούνται για την εξακρίβωση των πληροφοριών οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο 10 στοιχείο β) πρώτη περίπτωση, και του τύπου του οχήματος, τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν διόδια του ανωτάτου επιπέδου που ισχύει για τη συγκεκριμένη κατηγορία οχήματος.

#### *Άρθρο 7α*

1. Κατά τον καθορισμό των επιπέδων του σταθμισμένου μέσου ύψους διοδίων που επιβάλλονται για το συγκεκριμένο δίκτυο υποδομής ή για σαφώς καθορισμένο τμήμα του δικτύου αυτού, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη το κάθε είδους κόστος που προβλέπεται στο άρθρο 7 παράγραφος 9. Το κόστος που λαμβάνεται υπόψη αφορά το δίκτυο ή το τμήμα του δικτύου για το οποίο επιβάλλονται διόδια και τα οχήματα στα οποία επιβάλλονται τα διόδια. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέγουν να μην ανακτούν το κόστος αυτό μέσω εισοδήματος εκ διοδίων ή να ανακτούν ένα ποσοστό μόνον του κόστους.

2. Τα διόδια καθορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 7 και την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

3. Όσον αφορά νέες ρυθμίσεις περί διοδίων, πλην των ρυθμίσεων που αφορούν διόδια εκ παραχωρήσεως, θεσπιζόμενες από τα κράτη μέλη μετά τις 10 Ιουνίου 2008, τα κράτη μέλη υπολογίζουν το κόστος χρησιμοποιώντας μέθοδο που στηρίζεται στις βασικές αρχές υπολογισμού που καθορίζονται στο παράρτημα III.

Όσον αφορά νέα διόδια εκ παραχωρήσεως, θεσπιζόμενα μετά τις 10 Ιουνίου 2008, το ανώτατο επίπεδο των διοδίων είναι ισοδύναμο προς ή κατώτερο από το επίπεδο το οποίο θα προέκυπτε από τη χρησιμοποίηση μιας μεθοδολογίας στηριζόμενης στις βασικές αρχές υπολογισμού που καθορίζονται στο παράρτημα III. Ο υπολογισμός αυτού του ισοδύναμου γίνεται με βάση περίοδο αναφοράς εύλογης διάρκειας που ενδείκνυται από τη φύση της σύμβασης παραχώρησης.

Οι ρυθμίσεις περί διοδίων οι οποίες ισχύουν ήδη κατά τις 10 Ιουνίου 2008 ή για τις οποίες έχουν ήδη ληφθεί προσφορές ή απαντήσεις σε προσκλήσεις διαπραγμάτευσης δυνάμει της κατόπιν διαπραγματεύσεων διαδικασίας στο πλαίσιο διαδικασίας δημόσιων συμβάσεων πριν από τις 10 Ιουνίου 2008, δεν υπόκεινται στις υποχρεώσεις που καθορίζονται στην παρούσα παράγραφο, εφόσον οι ρυθμίσεις αυτές εξακολουθούν να ισχύουν και υπό τον όρον ότι δεν τροποποιούνται ουσιωδώς.

4. Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή τουλάχιστον τέσσερις μήνες πριν από την εφαρμογή μιας νέας ρύθμισης περί διοδίων:

▼ M1

α) για ρυθμίσεις περί διοδίων εκτός των ρυθμίσεων που αφορούν διόδια εκ παραχωρήσεως:

- τις τιμές μονάδος και λοιπές παραμέτρους που χρησιμοποιούν κατά τον υπολογισμό των διάφορων στοιχείων κόστους, και
- σαφείς πληροφορίες σχετικά με τα οχήματα που καλύπτονται από το οικείο σύστημα διοδίων και με τη γεωγραφική έκταση του δικτύου, ή του τμήματος του δικτύου, που χρησιμοποιούνται για κάθε υπολογισμό του κόστους καθώς και σχετικά με το ποσοστό του κόστους που επιδιώκουν να ανακτήσουν·

β) για ρυθμίσεις περί διοδίων που αφορούν διόδια εκ παραχωρήσεως:

- τις συμβάσεις παραχώρησης ή τις σημαντικές μεταβολές επί των συμβάσεων αυτών,
- το σύνολο των βασικών πληροφοριών στις οποίες η αναθέτουσα αρχή στήριξε την προκήρυξη της σύμβασης παραχώρησης, όπως αναφέρεται στο παράρτημα VII B της οδηγίας 2004/18/EK· αυτό το σύνολο των πληροφοριών περιλαμβάνει το κατ' εκτίμηση κόστος όπως ορίζεται στο άρθρο 7 παράγραφος 9, και προβλέπεται από την παραχώρηση, τον προβλεπόμενο φόρτο κυκλοφορίας ανά τύπο οχήματος, τα σχεδιαζόμενα επίπεδα διοδίων και τη γεωγραφική έκταση του δικτύου που καλύπτεται από τη σύμβαση παραχώρησης.

5. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν επίσης την Επιτροπή, τουλάχιστον τέσσερις μήνες πριν από την εφαρμογή, σχετικά με τις νέες ρυθμίσεις περί διοδίων που εφαρμόζονται στις παράλληλες οδούς στις οποίες μπορεί να εκτρέπεται η κυκλοφορία από το διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο ή/και οι οποίες βρίσκονται σε άμεσο ανταγωνισμό με ορισμένα τμήματα του δικτύου αυτού όπου επιβάλλονται διόδια. Η ενημέρωση αυτή περιλαμβάνει τουλάχιστον μία επεξήγηση σχετικά με τη γεωγραφική έκταση των διοδίων, τα οχήματα που καλύπτονται και το προβλεπόμενο ύψος των διοδίων, από κοινού με μία επεξήγηση ως προς τον τρόπο με τον οποίο καθορίζεται το ύψος των διοδίων.

6. Για τις περιπτώσεις που διέπονται από τις υποχρεώσεις της παραγράφου 3, η Επιτροπή, εντός τεσσάρων μηνών από την παραλαβή των πληροφοριών σύμφωνα με την παράγραφο 4, γνωμοδοτεί για το κατά πόσον φαίνεται ότι τηρούνται οι υποχρεώσεις αυτές.

Για τις ρυθμίσεις περί διοδίων που αναφέρονται στην παράγραφο 5, η Επιτροπή μπορεί επίσης να γνωμοδοτεί, ιδίως όσον αφορά την αναλογικότητα και τη διαφάνεια των προτεινόμενων ρυθμίσεων και τις πιθανές τους επιπτώσεις στον ανταγωνισμό, στο πλαίσιο της εσωτερικής αγοράς και της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων.

Οι γνώμες της Επιτροπής τίθενται στη διάθεση της επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 9γ παράγραφος 1.

7. Όταν ένα κράτος μέλος επιθυμεί να εφαρμόσει τις διατάξεις που περιλαμβάνονται στο άρθρο 7 παράγραφος 11 όσον αφορά τις ρυθμίσεις περί διοδίων που ισχύουν ήδη στις 10 Ιουνίου 2008, τότε πρέπει να παρέχει πληροφορίες που να αποδεικνύουν ότι το σταθμισμένο μέσο ύψος των διοδίων που εφαρμόζεται στη συγκεκριμένη υποδομή συνάδει προς το άρθρο 2 στοιχείο α), και το άρθρο 7 παράγραφοι 9 και 10.

*Άρθρο 7β*

Η παρούσα οδηγία δεν επηρεάζει την ευχέρεια των κρατών μελών, τα οποία εισάγουν σύστημα διοδίων ή/και τελών χρήσης των υποδομών, να προβλέπουν, με την επιφύλαξη των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης, κατάλληλη αντιστάθμιση των εν λόγω τελών.

**▼B***Άρθρο 8*

1. Δύο ή περισσότερα κράτη μέλη μπορούν να συνεργασθούν για τη θέσπιση κοινού συστήματος τελών χρήσης που θα εφαρμόζεται σε όλη την επικράτειά τους. Στην περίπτωση αυτή, τα εν λόγω κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η Επιτροπή συμμετέχει πλήρως στις εργασίες αυτές καθώς και στην λειτουργία και ενδεχόμενη τοποποίηση του συστήματος.

2. Το κοινό αυτό σύστημα υπόκειται στις ακόλουθες προϋποθέσεις, πέραν εκείνων του άρθρου 7:

α) το ύψος των κοινών τελών χρήσης καθορίζεται από τα συμμετέχοντα κράτη μέλη σε επίπεδο το οποίο δεν υπερβαίνει το όριο που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 7·

**▼M1**

β) η καταβολή των κοινών τελών χρήσης δίνει πρόσβαση στο δίκτυο, όπως καθορίζεται από τα συμμετέχοντα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1·

**▼B**

γ) τα άλλα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να προσχωρήσουν στο κοινό σύστημα·

δ) τα συμμετέχοντα κράτη μέλη καθορίζουν κλίμακα καταμερισμού, ώστε το καθένα να λαμβάνει δίκαιο μερίδιο των εσόδων από την είσπραξη των τελών χρήσης.

**▼M1***Άρθρο 8α*

Κάθε κράτος μέλος παρακολουθεί το σύστημα διοδίων ή/και τελών χρήσης για να εξασφαλίζει ότι λειτουργεί κατά τρόπο διαφανή και χωρίς διακρίσεις.

**▼B****ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV****Τελικές διατάξεις***Άρθρο 9***▼M1**

1. Η παρούσα οδηγία δεν παρεμποδίζει τη χωρίς διακρίσεις εφαρμογή εκ μέρους των κρατών μελών:

α) ειδικών φόρων ή τελών:

— που επιβάλλονται στην καταχώριση του οχήματος, ή

— που επιβάλλονται σε οχήματα ή φορτία ιδιάζοντος βάρους ή διαστάσεων·

β) τελών στάθμευσης και ειδικών τελών αστικής κυκλοφορίας.

1α. Η παρούσα οδηγία δεν παρεμποδίζει την χωρίς διακρίσεις εφαρμογή εκ μέρους των κρατών μελών:

α) ρυθμιστικών τελών ειδικά σχεδιασμένων για την καταπολέμηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης που συνδέεται με το χρόνο και το χώρο·

β) ρυθμιστικών τελών ειδικά σχεδιασμένων για την καταπολέμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένης της χαμηλής ποιότητας της ατμόσφαιρας



▼ **M1**

σε οποιαδήποτε οδό, ιδίως στις αστικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένων των οδών του διευρωπαϊκού δικτύου που διασχίζουν μία αστική περιοχή.

2. Τα κράτη μέλη προσδιορίζουν τη χρησιμοποίηση των εσόδων από τα τέλη για τη χρήση της οδικής υποδομής. Για να εξασφαλισθεί η ανάπτυξη του δικτύου μεταφορών στο σύνολό του, τα έσοδα από τα τέλη θα πρέπει να χρησιμοποιούνται προς όφελος του τομέα μεταφορών και για τη βελτιστοποίηση του συνολικού συστήματος μεταφορών.

*Άρθρο 9α*

Τα κράτη μέλη καθιερώνουν κατάλληλους ελέγχους και προσδιορίζουν το σύστημα κυρώσεων το οποίο ισχύει για τις παραβάσεις των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται κατ' εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζουν την εφαρμογή τους. Οι καθοριζόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

*Άρθρο 9β*

Η Επιτροπή διευκολύνει το διάλογο και την ανταλλαγή τεχνογνωσίας μεταξύ κρατών μελών όσον αφορά την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, και ιδίως του παραρτήματος III. Η Επιτροπή επικαιροποιεί και αποσαφηνίζει τα παραρτήματα 0, III και IV βάσει της προόδου της τεχνολογίας, και τα παραρτήματα I και II βάσει του πληθωρισμού, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 9γ παράγραφος 3.

*Άρθρο 9γ*

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή.
2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 3 και 7 της απόφασης 1999/468/EK, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.
3. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/EK, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.

Η προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/EK ορίζεται τρίμηνη.

4. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό της κανονισμό.

▼ **B***Άρθρο 10*

1. Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, η ισοτιμία του Ευρώ έναντι των εθνικών νομισμάτων των κρατών μελών που δεν υιοθετούν το ευρώ είναι η ισχύουσα την πρώτη εργάσιμη ημέρα του Οκτωβρίου, όπως έχουν δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*: οι ισοτιμίες αυτές ισχύουν από την 1η Ιανουαρίου του επομένου ημερολογιακού έτους.

2. Τα κράτη μέλη που δεν υιοθετούν το ευρώ μπορούν να διατηρήσουν τα ποσά που ισχύουν τη στιγμή της ετήσιας προσαρμογής που προβλέπεται στην παράγραφο 1 εάν η μετατροπή των εκφρασμένων σε ευρώ ποσών θα είχε ως συνέπεια μεταβολή μικρότερη του 5 %, όταν εκφράζεται στα εθνικά νομίσματα.

▼ M1*Άρθρο 11*

Το αργότερο στις 10 Ιουνίου 2011, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκθεση για την εφαρμογή και τα αποτελέσματα της παρούσας οδηγίας, λαμβάνοντας υπόψη τις εξελίξεις που θα έχουν επέλθει στην τεχνολογία και τις τάσεις όσον αφορά την πυκνότητα της κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης οχημάτων άνω του ορίου των 3,5 τόνων και κάτω του ορίου των 12 τόνων, και αξιολογώντας τον αντίκτυπο της στην εσωτερική αγορά, συμπεριλαμβανομένου του αντίκτυπου στις νησιωτικές, μεσόγειες και περιφερειακές περιοχές της Κοινότητας, στα επίπεδα των επενδύσεων στον τομέα και τη συμβολή της στην επίτευξη των στόχων μιας βιώσιμης πολιτικής μεταφορών.

Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν τις αναγκαίες πληροφορίες για την έκθεση στην Επιτροπή το αργότερο στις 10 Δεκεμβρίου 2010.

Το αργότερο στις 10 Ιουνίου 2008, η Επιτροπή, αφού εξετάσει όλες τις επιλογές, συμπεριλαμβανομένων των δαπανών που συνδέονται με το περιβάλλον, το θόρυβο, την κυκλοφοριακή συμφόρηση και την υγεία, παρουσιάζει ένα γενικώς εφαρμόσιμο, διαφανές και συνεκτικό πρότυπο για την αξιολόγηση όλων των εξωτερικών δαπανών, το οποίο χρησιμοποιείται ως βάση για μελλοντικούς υπολογισμούς τελών χρήσης υποδομών. Το πρότυπο αυτό πρέπει να συνοδεύεται από ανάλυση των επιπτώσεων από τον εσωτερικό καταλογισμό των εξωτερικών δαπανών για όλα τα μέσα μεταφοράς και μια στρατηγική για τη σταδιακή εφαρμογή του προτύπου αυτού σε όλα τα μέσα μεταφοράς.

Η έκθεση αυτή και το πρότυπο συνοδεύονται, εφόσον απαιτείται, από προτάσεις προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για περαιτέρω αναθεώρηση της παρούσας οδηγίας.

▼ B*Άρθρο 12*

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για τη συμμόρφωση προς την παρούσα οδηγία έως την 1η Ιουλίου 2000 και ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, οι τελευταίες περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιαστών διατάξεων εσωτερικού δικαίου, τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα ο οποίος διέπεται από την παρούσα οδηγία. Η Επιτροπή πληροφορεί σχετικά τα άλλα κράτη μέλη.

*Άρθρο 13*

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την ημέρα δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

*Άρθρο 14*

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

▼ **M1**

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 0

## ΟΡΙΑ ΕΚΠΟΜΠΩΝ

## 1. Όχημα «EURO 0»

Μάζα μονοξειδίου του άνθρακα (CO) g/kWh	Μάζα υδρογονανθράκων (HC) g/kWh	Μάζα οξειδίων του αζώτου (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

## 2. Οχήματα «EURO I»/«EURO II»

	Μάζα μονοξειδίου του άνθρακα (CO) g/kWh	Μάζα υδρογονανθράκων (HC) g/kWh	Μάζα οξειδίων του αζώτου (NOx) g/kWh	Μάζα αιωρούμενων σωματιδίων (PT) g/kWh
Όχημα «EURO I»	4,9	1,23	9,0	0,4 <sup>(1)</sup>
Όχημα «EURO II»	4,0	1,1	7,0	0,15

<sup>(1)</sup> Για τους κινητήρες ονομαστικής ισχύος το πολύ 85 kW, στην οριακή τιμή των εκπομπών αιωρούμενων σωματιδίων εφαρμόζεται συντελεστής 1,7.

## 3. Οχήματα «EURO III»/«EURO IV»/«EURO V»/«EEV»

Η ειδική μάζα του μονοξειδίου του άνθρακα, των συνολικών υδρογονανθράκων, των οξειδίων του αζώτου και των αιωρούμενων σωματιδίων που προσδιορίζεται με τη δοκιμή ESC και η αδιαφάνεια των καυσαερίων που προσδιορίζεται με τη δοκιμή ERL δεν πρέπει να υπερβαίνουν τις ακόλουθες τιμές <sup>(1)</sup>:

	Μάζα μονοξειδίου του άνθρακα (CO) g/kWh	Μάζα υδρογονανθράκων (HC) g/kWh	Μάζα οξειδίων του αζώτου (NOx) g/kWh	Μάζα αιωρούμενων σωματιδίων (PT) g/kWh	Καυσαέρια m <sup>-1</sup>
Όχημα «EURO III»	2,1	0,66	5,0	0,10 <sup>(2)</sup>	0,8
Όχημα «EURO IV»	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Όχημα «EURO V»	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Όχημα «EEV»	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

<sup>(1)</sup> Ένας κύκλος δοκιμών συνίσταται σε μια ακολουθία σημείων ελέγχου, το καθένα με καθορισμένο αριθμό στροφών και καθορισμένη ροπή, στις οποίες πρέπει να ανταποκρίνεται ο κινητήρας υπό σταθερές (δοκιμή ESC) ή μεταβατικές συνθήκες λειτουργίας (δοκιμές ETC και ELR).

<sup>(2)</sup> 0,13 για τους κινητήρες των οποίων ο κυβισμός ανά κύλινδρο είναι μικρότερος των 0,7 dm<sup>3</sup> και οι ονομαστικές στροφές είναι άνω των 3 000 min<sup>-1</sup>.

## 4. Μελλοντικές κατηγορίες εκπομπών οχημάτων, όπως ορίζονται στην οδηγία 88/77/EOK και στις επόμενες τροποποιήσεις της, μπορούν να λαμβάνονται υπόψη.



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

## ΕΛΑΧΙΣΤΟ ΥΨΟΣ ΦΟΡΩΝ ΕΠΙ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

## ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

Αριθμός αξόνων και μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος (σε τόνους)		Ελάχιστο ύψος φόρου (σε ευρώ/έτος)	
Τουλάχιστον	Μικρότερο των	Ανάρτηση πεπιεσμένου αέρα ή σύστημα αναγνωρισμένο ως ισοδύναμο <sup>(1)</sup> στον ή στους κινητήριους άξονες	Άλλα συστήματα ανάρτησης στον ή στους κινητήριους άξονες
<b>2 άξονες</b>			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
<b>3 άξονες</b>			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
<b>4 άξονες</b>			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537

<sup>(1)</sup> Ανάρτηση αναγνωρισμένη ως ισοδύναμη κατά τον ορισμό του παραρτήματος II της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 59).

## ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (ΑΡΘΡΩΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΟΔΙΚΟΙ ΣΥΡΜΟΙ)

Αριθμός αξόνων και μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος (σε τόνους)		Ελάχιστο ύψος φόρου (σε ευρώ/έτος)	
Τουλάχιστον	Μικρότερο των	Ανάρτηση πεπιεσμένου αέρα ή σύστημα αναγνωρισμένο ως ισοδύναμο <sup>(1)</sup> στον ή στους κινητήριους άξονες	Άλλα συστήματα ανάρτησης στον ή στους κινητήριους άξονες
<b>2 + 1 άξονες</b>			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32

## ▼B

Αριθμός αξόνων και μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος (σε τόνους)		Ελάχιστο ύψος φόρου (σε ευρώ/έτος)	
Τουλάχιστον	Μικρότερο των	Ανάρτηση πεπεσμένου αέρα ή σύστημα αναγνωρισμένο ως ισοδύναμο <sup>(1)</sup> στον ή στους κινητήριους άξονες	Άλλα συστήματα ανάρτησης στον ή στους κινητήριους άξονες
20	22	32	75
22	23	75	97
23	25	97	175
25	28	175	307
<b>2 + 2 άξονες</b>			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33	36	465	706
36	38	465	706
<b>2 + 3 άξονες</b>			
36	38	370	515
38	40	515	700
<b>3 + 2 άξονες</b>			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
<b>3 + 3 άξονες</b>			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

<sup>(1)</sup> Ανάρτηση αναγνωρισμένη ως ισοδύναμη κατά τον ορισμό του παραρτήματος II της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 59).

**▼B***ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ***ΜΕΓΙΣΤΑ ΠΟΣΑ ΣΕ ΕΥΡΩ ΤΩΝ ΤΕΛΩΝ ΧΡΗΣΗΣ,  
ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ, ΠΟΥ  
ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 7 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 7****Ετήσια****▼M1**

	Το πολύ 3 άξονες	Το πολύ 4 άξονες
EURO 0	1 332	2 223
EURO I	1 158	1 933
EURO II	1 008	1 681
EURO III	876	1 461
EURO IV και λιγότερο ρυπογόνα	797	1 329

**▼B****Μηνιαία και εβδομαδιαία**

Το ύψος των ανώτατων μηνιαίων και εβδομαδιαίων τελών χρήσης είναι ανάλογο προς το βαθμό χρησιμοποίησης των έργων υποδομής.

**Ημερήσια****▼M1**

Το ημερήσιο τέλος χρήσης είναι το ίδιο για όλες τις κατηγορίες οχημάτων και ανέρχεται σε 11 ευρώ.



**M1**

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

#### ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΤΑΜΕΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΙ ΤΟΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟ ΤΩΝ ΔΙΟΔΙΩΝ

Το παρόν παράρτημα καθορίζει τις βασικές αρχές για τον υπολογισμό του σταθμισμένου μέσου ύψους των διοδίων, ώστε να αντικατοπτρίζεται το άρθρο 7 παράγραφος 9. Η υποχρέωση αυτή να συνδέονται τα διόδια με το κόστος δεν θίγει την ευχέρεια των κρατών μελών να επιλέγουν, σύμφωνα με το άρθρο 7α παράγραφος 1, να μην ανακτούν το κόστος εξ ολοκλήρου μέσω των εσόδων από διόδια, ούτε την ευχέρειά τους, σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 10, να διαφοροποιούν τα ποσά συγκεκριμένων διοδίων πέραν του μέσου ύψους <sup>(1)</sup>.

Η εφαρμογή των αρχών αυτών συνάδει πλήρως προς άλλες υφιστάμενες υποχρεώσεις δυνάμει του κοινοτικού δικαίου, ιδίως όσον αφορά την απαίτηση να συνάπτονται οι συμβάσεις παραχώρησης σύμφωνα με την οδηγία 2004/18/EK και με τις άλλες κοινοτικές πράξεις στον τομέα των δημόσιων συμβάσεων.

Όταν κράτος μέλος διαπραγματεύεται με έναν ή περισσότερους τρίτους προκειμένου να συνάψει σύμβαση παραχώρησης για την κατασκευή ή τη λειτουργία τμήματος της υποδομής του ή όταν, ενόψει του σκοπού αυτού, προβαίνει σε παρόμοια ρύθμιση βάσει της εθνικής νομοθεσίας ή συμφωνίας που έχει συνάψει η κυβέρνηση κράτους μέλους, η συμμόρφωση προς τις αρχές αυτές κρίνεται με βάση την έκβαση των διαπραγματεύσεων αυτών.

#### 1. Ορισμός του δικτύου και των καλυπτόμενων οχημάτων

- Σε περίπτωση που δεν εφαρμόζεται ενιαίο σύστημα διοδίων σε ολόκληρο το οδικό δίκτυο του ΔΕΔ, κάθε κράτος μέλος καθορίζει επακριβώς το ή τα τμήματα του δικτύου που υπόκεινται σε καθεστώς διοδίων καθώς και το σύστημα που χρησιμοποιεί όσον αφορά την ταξινόμηση οχημάτων για τους σκοπούς της διαφοροποίησης των διοδίων. Τα κράτη μέλη καθορίζουν επίσης το εάν θα επεκτείνουν το οικείο σύστημα διοδίων ώστε να καλύπτει και οχήματα κάτω του ορίου των 12 τόνων.
- Εάν ένα κράτος μέλος επιλέξει να υιοθετήσει διαφορετικές πολιτικές ανάκτησης του κόστους για διαφορετικά τμήματα του δικτύου του (όπως επιτρέπεται βάσει του άρθρου 7α παράγραφος 1), κάθε σαφώς καθορισμένο τμήμα του δικτύου υπόκειται σε χωριστό υπολογισμό του κόστους. Ένα κράτος μέλος μπορεί να επιλέξει να διαχωρίσει το δίκτυο του σε ορισμένα σαφώς καθορισμένα τμήματα ώστε να θεσπίσει χωριστές ρυθμίσεις παραχώρησης ή παρόμοιες για κάθε τμήμα.

#### 2. Κόστος υποδομής

##### 2.1. Επενδυτικό κόστος

- Το επενδυτικό κόστος περιλαμβάνει το κατασκευαστικό κόστος (συμπεριλαμβανομένου του χρηματοδοτικού κόστους) και το κόστος ανάπτυξης της υποδομής συν, ανάλογα με την περίπτωση, της απόδοσης του επενδυμένου κεφαλαίου ή το περιθώριο κέρδους. Περιλαμβάνεται επίσης το κόστος απόκτησης γης, προγραμματισμού, σχεδιασμού, εποπτείας των συμβάσεων κατασκευής και διαχείρισης έργου, και των αρχαιολογικών ερευνών και ερευνών εδαφομηχανικής, καθώς και άλλες συναφείς επιπρόσθετες δαπάνες.
- Η ανάκτηση του κατασκευαστικού κόστους βασίζεται είτε στην εκ σχεδιασμού διάρκεια ζωής της υποδομής είτε σε άλλη περίοδο απόσβεσης (η οποία δεν μπορεί να είναι μικρότερη των 20 ετών), αναλόγως του τι κρίνεται σκόπιμο για λόγους χρηματοδότησης μέσω σύμβασης παραχώρησης ή άλλως. Η διάρκεια της περιόδου απόσβεσης μπορεί να αποτελέσει βασική μεταβλητή στις διαπραγματεύσεις για τη σύναψη συμβάσεων παραχώρησης, ιδίως εάν το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος επιθυμεί,

<sup>(1)</sup> Οι διατάξεις αυτές, σε συνδυασμό με την ευελιξία που παρέχεται όσον αφορά τον τρόπο ανάκτησης του κόστους με την πάροδο του χρόνου (βλ. σημείο 2.1 τρίτη περίπτωση), παρέχουν επαρκές περιθώριο για τον καθορισμό διοδίων σε επίπεδα που είναι μεν αποδεκτά από τους χρήστες, αλλά και προσαρμοσμένα στις συγκεκριμένες πολιτικές του κράτους μέλους όσον αφορά τις μεταφορές.

▼ **M1**

ως μέρος της σύμβασης, να καθορίσει ανώτατο όριο για το σταθμισμένο μέσο ύψος των διοδίων που θα ισχύει.

- Με την επιφύλαξη του υπολογισμού του επενδυτικού κόστους, η ανάκτηση του κόστους μπορεί:
  - να επιμερίζεται ομοιόμορφα στην περίοδο απόσβεσης ή να σταθμίζεται στην αρχή, στο μέσο ή στο τέλος της περιόδου, υπό την προϋπόθεση ότι η στάθμιση διενεργείται με διαφάνεια,
  - να προβλέπει αναπροσαρμογή των διοδίων κατά τη διάρκεια της περιόδου απόσβεσης.
- Όλο το ιστορικό κόστος βασίζεται στα καταβληθέντα ποσά. Το μελλοντικό κόστος βασίζεται στο εύλογο προβλεπόμενο κόστος.
- Οι κρατικές επενδύσεις μπορούν να θεωρούνται ως χρηματοδοτούμενη δανειοληψία. Το επιτόκιο που πρέπει να εφαρμόζεται στο ιστορικό κόστος ισούται προς το επιτόκιο που εφαρμόζεται στην κρατική δανειοληψία κατά τη διάρκεια της συγκεκριμένης περιόδου.
- Ο επιμερισμός του κόστους στα βαρέα φορτηγά οχήματα πραγματοποιείται βάσει αντικειμενικών και διαφανών κριτηρίων, λαμβάνοντας υπόψη την αναλογία των βαρέων φορτηγών οχημάτων που κυκλοφορούν στο δίκτυο και το συναφές κόστος. Για το σκοπό αυτό, τα οχηματοχιλιόμετρα που διανύουν τα βαρέα φορτηγά οχήματα μπορούν να αναπροσαρμόζονται βάσει αντικειμενικών αιτιολογούμενων «συντελεστών ισοδυναμίας», όπως είναι εκείνοι που καθορίζονται στο σημείο 4 <sup>(1)</sup>.
- Η πρόβλεψη για την κατ' εκτίμηση απόδοση του κεφαλαίου ή το περιθώριο κέρδους είναι εύλογη, με γνώμονα τις συνθήκες της αγοράς, και μπορεί να διαφοροποιείται για να παρέχονται κίνητρα επιδόσεων στους αναδόχους τρίτους όσον αφορά τις απαιτήσεις ποιότητας της παρεχόμενης υπηρεσίας. Η απόδοση του κεφαλαίου μπορεί να εκτιμάται βάσει οικονομικών δεικτών, όπως ο IRR (εσωτερικός βαθμός απόδοσης της επένδυσης) ή το WACC (σταθμισμένο μέσο κόστος κεφαλαίου).

## 2.2. Ετήσιο κόστος συντήρησης και κόστος δομικών επισκευών

- Το κόστος περιλαμβάνει τόσο το ετήσιο κόστος συντήρησης του δικτύου όσο και το περιοδικό κόστος επισκευής, ενίσχυσης και τοποθέτησης νέου οδοστρώματος, ώστε να διασφαλίζεται η διατήρηση της επιχειρησιακής λειτουργικότητας του δικτύου διαχρονικά.
- Το κόστος επιμερίζεται μεταξύ των βαρέων φορτηγών οχημάτων και της υπόλοιπης κυκλοφορίας με βάση την υφιστάμενη και την προβλεπόμενη κατανομή οχηματοχιλιομέτρων και μπορεί να προσαρμόζεται με αντικειμενικώς αιτιολογημένους «συντελεστές ισοδυναμίας», όπως είναι εκείνοι που καθορίζονται στο σημείο 4.

## 3. Κόστος λειτουργίας, διαχείρισης και είσπραξης διοδίων

Το κόστος αυτό περιλαμβάνει όλες τις δαπάνες στις οποίες υποβάλλεται ο φορέας λειτουργίας της υποδομής οι οποίες δεν καλύπτονται από το τμήμα 2 και οι οποίες αφορούν την εγκατάσταση, τη λειτουργία και τη διαχείριση της υποδομής και του συστήματος διοδίων. Περιλαμβάνει ειδικότερα:

- το κόστος κατασκευής, εγκατάστασης και συντήρησης σταθμών διοδίων και άλλων συστημάτων πληρωμής,

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



▼ **M1**

- το τρέχον κόστος λειτουργίας, διαχείρισης και επιβολής της εφαρμογής του συστήματος είσπραξης διοδίων,
- διοικητικά τέλη και επιβαρύνσεις που σχετίζονται με τις συμβάσεις παραχώρησης,
- το κόστος διαχείρισης, το διοικητικό κόστος και το κόστος υπηρεσιών που αφορούν τη λειτουργία της υποδομής.

Το κόστος αυτό μπορεί να περιλαμβάνει απόδοση κεφαλαίου ή περιθώριο κέρδους που να αντικατοπτρίζει το βαθμό του αναλαμβανόμενου κινδύνου.

Το κόστος αυτό κατανέμεται με δίκαιο και διαφανή τρόπο μεταξύ όλων των κλάσεων οχημάτων που υπόκεινται στο σύστημα διοδίων.

#### 4. **Μερίδιο της κυκλοφορίας φορτηγών οχημάτων, συντελεστές ισοδυναμίας και διορθωτικός μηχανισμός**

- Ο υπολογισμός των διοδίων βασίζεται στο υφιστάμενο ή προβλεπόμενο μερίδιο οχηματοχιλιομέτρων βαρέων φορτηγών οχημάτων αναπροσαρμοσμένων, ενδεχομένως, βάσει συντελεστών ισοδυναμίας, ώστε να λαμβάνεται δεόντως υπόψη το αυξημένο κόστος κατασκευής και επισκευής της υποδομής για χρήση από φορτηγά οχήματα.
- Στον κατωτέρω πίνακα εμφανίζεται σύνολο ενδεικτικών συντελεστών ισοδυναμίας. Όταν τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν συντελεστές ισοδυναμίας που διαφέρουν από τους συντελεστές του πίνακα, αυτοί πρέπει να βασίζονται σε κριτήρια που μπορούν να δικαιολογηθούν αντικειμενικά και να δημοσιοποιούνται.

Κλάση οχήματος <sup>(1)</sup>	Συντελεστές ισοδυναμίας		
	Δομική επισκευή <sup>(2)</sup>	Επενδύσεις	Ετήσια συντήρηση
Μεταξύ 3,5 t και 7,5 t, κλάση 0	1	1	1
> 7,5 t, κλάση I	1,96	1	1
> 7,5 t, κλάση II	3,47	1	1
> 7,5 t, κλάση III	5,72	1	1

<sup>(1)</sup> Βλ. παράρτημα IV για τον καθορισμό της κλάσης οχημάτων.

<sup>(2)</sup> Οι κλάσεις των οχημάτων αντιστοιχούν σε φορτία ανά άξονα 5,5, 6,5, 7,5 και 8,5 τόνων, αντιστοίχως.

- Τα συστήματα διοδίων που βασίζονται σε πρόβλεψη των επιπέδων κυκλοφορίας προβλέπουν διορθωτικό μηχανισμό για την περιοδική αναπροσαρμογή των διοδίων, προκειμένου να διορθώνονται τυχόν προς τα πάνω ή προς τα κάτω αποκλίσεις στην ανάκτηση του κόστους, λόγω σφαλμάτων στις προβλέψεις.

▼ M1

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

## ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΚΛΑΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

Οι κλάσεις οχημάτων καθορίζονται στον πίνακα που ακολουθεί.

Τα οχήματα κατατάσσονται στις υποκατηγορίες 0, I, II και III ανάλογα με τη ζημία που προκαλούν στο οδόστρωμα, κατ' αύξουσα τάξη μεγέθους (επομένως, η κλάση III είναι εκείνη που προκαλεί τις περισσότερες ζημιές στις οδικές υποδομές). Οι ζημιές αυξάνονται εκθετικά με την αύξηση του φορτίου ανά άξονα.

Όλα τα οχήματα με κινητήρα και οι συνδυασμοί οχημάτων με μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος κάτω των 7,5 τόνων υπάγονται στην κλάση 0.

**Οχήματα με κινητήρα**

Ανάρτηση πεπεσμένου αέρα στους κινητήριους άξονες ή σύστημα αναγνωρισμένο ως ισοδύναμο <sup>(1)</sup>		Άλλα συστήματα ανάρτησης στους κινητήριους άξονες		Κλάση ζημιών	
Αριθμός αξόνων και μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος (σε τόνους)		Αριθμός αξόνων και μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος (σε τόνους)			
Τουλάχιστον	Μικρότερο των	Τουλάχιστον	Μικρότερο των		
<b>Διαξονικά</b>					
7,5	12	7,5	12	I	
12	13	12	13		
13	14	13	14		
14	15	14	15		
15	18	15	18		
<b>Τριαξονικά</b>					
15	17	15	17	II	
17	19	17	19		
19	21	19	21		
21	23	21	23		
23	25				
25	26				
		23	25		
		25	26		
<b>Τετραξονικά</b>					
23	25	23	25		I
25	27	25	27		
27	29				
		27	29	II	
		29	31		
		31	32		
29	31				
31	32				

<sup>(1)</sup> Αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες σύμφωνα με τον ορισμό του παραρτήματος II της οδηγίας 96/53/EK του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (EE L 235 της 17.9.1996, σ. 59): οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2002/7/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (EE L 67 της 9.3.2002, σ. 47).

▼ M1**Συνδυασμοί οχημάτων (αρθρωτά οχήματα και οδικοί συρμοί)**

Ανάρτηση πεπιεσμένου αέρα στους κινητήριους άξονες ή σύστημα αναγνωρισμένο ως ισοδύναμο		Άλλα συστήματα ανάρτησης στους κινητήριους άξονες		Κλάση ζημιών
Αριθμός αξόνων και μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος (σε τόνους)		Αριθμός αξόνων και μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος (σε τόνους)		
Τουλάχιστον	Μικρότερο των	Τουλάχιστον	Μικρότερο των	
<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	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	III
33	36	33	36	
36	38			
<b>2 + 3 άξονες</b>				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
<b>3 + 2 άξονες</b>				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
<b>3 + 3 άξονες</b>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
		40	44	
40	44	40	44	