



Βρυξέλλες, 16.11.2021
COM(2021) 693 final

2017/0114 (COD)

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ**

**σύμφωνα με το άρθρο 294 παράγραφος 6 της Συνθήκης για τη λειτουργία της
Ευρωπαϊκής Ένωσης**

σχετικά με τη

**θέση του Συμβουλίου για την έκδοση ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση των οδηγιών
1999/62/ΕΚ, 1999/37/ΕΚ και (ΕΕ) 2019/520 όσον αφορά την επιβολή τελών σε οχήματα
που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής**

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ**

**σύμφωνα με το άρθρο 294 παράγραφος 6 της Συνθήκης για τη λειτουργία της
Ευρωπαϊκής Ένωσης**

σχετικά με τη

**θέση του Συμβουλίου για την έκδοση ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση των οδηγιών
1999/62/ΕΚ, 1999/37/ΕΚ και (ΕΕ) 2019/520 όσον αφορά την επιβολή τελών σε οχήματα
που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής**

1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Ημερομηνία διαβίβασης της πρότασης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο 1 Ιουνίου 2017.
και στο Συμβούλιο
[έγγραφο COM(2017) 275 final — 2017/0114 COD]:

Ημερομηνία γνωμοδότησης της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και 18 Οκτωβρίου 2017.
Κοινωνικής Επιτροπής:

Ημερομηνία γνωμοδότησης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής των 1 Φεβρουαρίου 2018.
Περιφερειών:

Ημερομηνία καθορισμού της θέσης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου 25 Οκτωβρίου 2018.
σε πρώτη ανάγνωση:

Ημερομηνία διαβίβασης της τροποποιημένης πρότασης: Άνευ αντικειμένου.

Ημερομηνία καθορισμού της θέσης του Συμβουλίου: 9 Νοεμβρίου 2021.

2. ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Στις 31 Μαΐου 2017, η Επιτροπή πρότεινε την αναθεώρηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ («οδηγία για την ευρωβινιέτα») στο πλαίσιο της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα («Η Ευρώπη σε κίνηση»). Η αναθεώρηση αφορά τις πτυχές της οδηγίας σχετικά με την επιβολή τελών για τη χρήση του οδικού δικτύου.

Στόχος της πρωτοβουλίας είναι να σημειωθεί πρόοδος στην εφαρμογή των αρχών «ο ρυπαίνων πληρώνει» και «ο χρήστης πληρώνει» και, επομένως, να προωθηθούν οι οικονομικά και περιβαλλοντικά βιώσιμες και οι κοινωνικά δίκαιες οδικές μεταφορές. Στο πλαίσιο αυτό, η πρωτοβουλία αποσκοπεί:

- να συμβάλει στην εφαρμογή της συμφωνίας του Παρισιού και στην επίτευξη των στόχων της ΕΕ για το κλίμα μέσω της μείωσης των εκπομπών CO₂ που προέρχονται από τις οδικές μεταφορές·
- να μειώσει τον κίνδυνο διακρίσεων έναντι περιστασιακών, κυρίως αλλοδαπών, χρηστών, ιδίως επιβατικών αυτοκινήτων· και

- να αντιμετωπίσει συγκεκριμένες ελλείψεις της ισχύουσας νομοθεσίας, δηλαδή να εξασφαλίσει την καλύτερη εκπλήρωση των στόχων της, ιδίως με την απλούστερη εφαρμογή της χρέωσης εξωτερικού κόστους, για την οποία επί του παρόντος απαιτείται μια επαχθής διαδικασία αιτιολόγησης και κοινοποίησης, και με τη θέσπιση μιας νέας δυνατότητας για τη χρέωση συμφόρησης.

3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

3.1. Είδος χρέωσης (διόδια και/ή βινιέτες)

α) Βαρέα επαγγελματικά οχήματα

Η Επιτροπή πρότεινε να καταργηθεί σταδιακά η χρέωση βάσει χρόνου (δηλαδή τα τέλη χρήσης που είναι ευρέως γνωστά ως βινιέτες) μετά την παρέλευση έξι ετών. Ωστόσο, σύμφωνα με τη θέση του Συμβουλίου:

- οι βινιέτες για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα καταργούνται σταδιακά στο κεντρικό διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) εντός προθεσμίας οκτώ ετών·
- η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο επιπλέον έτη για τα κοινά συστήματα τελών χρήσης (συνθήκη για την ευρωβινιέτα¹),
- με δεόντως αιτιολογημένες εξαιρέσεις (σχετικά με το κόστος/όφελος που συνδέεται με την κυκλοφορία / την πυκνότητα πληθυσμού ή τον κίνδυνο εκτροπής της κυκλοφορίας).

Επιπλέον, η εφαρμογή «συνδυασμένου συστήματος χρέωσης» θα έδινε στα κράτη μέλη που ήδη διαθέτουν διόδια τη δυνατότητα να θεσπίσουν βινιέτες, δηλαδή να επιβάλουν τέλη χρήσης, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, στο οδικό δίκτυο ή σε κατηγορίες οχημάτων που επί του παρόντος δεν υπόκεινται σε διόδια.

Η Επιτροπή θα προτιμούσε να καταργηθούν σταδιακά οι βινιέτες σε ολόκληρο το δίκτυο ΔΕΔ-Μ για όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Επίσης, το πεδίο εφαρμογής του συνδυασμένου συστήματος χρέωσης θα μπορούσε να αποτυπώνεται με ακριβέστερο τρόπο στη σχετική νομική διάταξη. Ταυτόχρονα, η εν λόγω διάταξη πρέπει να ερμηνεύεται στο πλαίσιο της οδηγίας και των αιτιολογικών της σκέψεων, και η εφαρμογή της περιορίζεται από τα συστήματα διοδίων που εφαρμόζονται ήδη σήμερα. Η Επιτροπή μπορεί να δεχθεί τον συμβιβασμό, δεδομένων των σχετικά περιορισμένων επιπτώσεων που έχουν τα μικρότερα βαρέα επαγγελματικά οχήματα (που επί του παρόντος δεν υπόκεινται σε διόδια σε ορισμένα κράτη μέλη) στις υποδομές και στο εξωτερικό κόστος, καθώς και των διασφαλίσεων (π.χ. προηγούμενη κοινοποίηση στην Επιτροπή) που προβλέπονται σε περίπτωση αιτιολογημένων εξαιρέσεων και της θέσπισης συνδυασμένων συστημάτων χρέωσης.

β) Ελαφρά οχήματα

Η Επιτροπή πρότεινε επίσης να καταργηθούν σταδιακά οι βινιέτες για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Ωστόσο, οι συννομοθέτες συμφωνούν σχετικά με τη δυνατότητα των κρατών μελών να διατηρήσουν και να θεσπίσουν βινιέτες για τα εν λόγω οχήματα (ιδιωτικά αυτοκίνητα, ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και μικρά λεωφορεία).

¹ Η Δανία, το Λουξεμβούργο, η Σουηδία και οι Κάτω Χώρες εξακολουθούν να εφαρμόζουν το κοινό σύστημα τελών χρήσης για τα βαρέα φορτηγά οχήματα: <https://www.eurovignettes.eu/>.

Όσον αφορά την αναλογικότητα των τιμών των βινιετών, η Επιτροπή πρότεινε ελαφρώς χαμηλότερα όρια για τις βινιέτες μικρής διάρκειας από εκείνα που προβλέπονται στη θέση του Συμβουλίου. Ταυτόχρονα, σύμφωνα με τη θέση του Συμβουλίου, απαιτείται τώρα από τα κράτη μέλη να διαθέτουν **ημερήσιες βινιέτες**, πράγμα το οποίο είναι ένα σημαντικό βήμα για να καταστεί πιο αναλογική η τιμολόγηση για τα ελαφρά οχήματα. Επιπλέον, περιλαμβάνονται ρήτρες επανεξέτασης για τους κανόνες που ισχύουν γενικά για τα ελαφρά οχήματα, και ειδικότερα για τη μεταχείριση των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, όπως ζήτησε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

Η πιο αναλογική τιμολόγηση συνάδει με την πρόταση της Επιτροπής.

3.2. Διαφοροποίηση των τελών με βάση τις περιβαλλοντικές επιδόσεις

α) Βαρέα επαγγελματικά οχήματα

Η Επιτροπή πρότεινε να αντικατασταθεί η διαφοροποίηση με βάση την κατηγορία εκπομπών EURO από **υποχρεωτική διαφοροποίηση με βάση τις εκπομπές CO₂** των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (οι ατμοσφαιρικοί ρύποι θα αντιμετωπίζονται με τη χρέωση εξωτερικού κόστους, βλ. ενότητα 3.3). Δεδομένου ότι δεν υπήρχε βάση αναφοράς κατά τον χρόνο υποβολής της πρότασης, η Επιτροπή πρότεινε να αναπτύξει τις λεπτομέρειες σε κατ' εξουσιοδότηση πράξεις.

Στη θέση του σε πρώτη ανάγνωση, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ακολούθησε σε μεγάλο βαθμό την πρόταση και πραγματοποίησε μόνο περιορισμένες τροποποιήσεις όσον αφορά τη μεταχείριση των μεταφορών μηδενικών εκπομπών, οι οποίες συνάδουν με τη θέση του Συμβουλίου. Το Συμβούλιο ανέπτυξε τις λεπτομέρειες για τη διαφοροποίηση με βάση τις εκπομπές CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων σύμφωνα με τα πρότυπα CO₂ που εγκρίθηκαν το 2019². Παράλληλα, το Συμβούλιο επέκτεινε την υποχρέωση διαφοροποίησης των τελών και στις βινιέτες (τέλη χρήσης).

Με βάση την πρόσφατη πρόταση σχετικά με τη θέσπιση ενός συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών για τις οδικές μεταφορές³, η θέση του Συμβουλίου περιλαμβάνει ρήτρα επανεξέτασης/αξιολόγησης για την αντιμετώπιση κάθε πραγματικού και εκτιμώμενου κινδύνου διπλής τιμολόγησης του άνθρακα.

Η Επιτροπή στηρίζει τη μέθοδο διαφοροποίησης των τελών με βάση τις εκπομπές CO₂, η οποία αναπτύχθηκε στο κείμενο του Συμβουλίου, καθώς και τη ρήτρα επανεξέτασης.

β) Ελαφρά οχήματα

Η Επιτροπή πρότεινε τη διαφοροποίηση των οδικών τελών και για τα ελαφρά οχήματα με βάση τις περιβαλλοντικές επιδόσεις τους, δηλαδή λαμβανομένων υπόψη τόσο των εκπομπών CO₂ όσο και των εκπομπών ρύπων. Οι συννομοθέτες συμφωνούν ότι θα πρέπει να είναι προαιρετική η διαφοροποίηση των τελών για τα επιβατικά αυτοκίνητα.

Σύμφωνα με τη θέση του Συμβουλίου, από το 2026, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διαφοροποιούν τα διόδια και τα ετήσια τέλη χρήσης, όπου αυτό είναι τεχνικά εφικτό, για τα ημιφορτηγά (υποσύνολο ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων) και για τα μικρά λεωφορεία σύμφωνα με τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του οχήματος. Το καθεστώς που προβλέπεται στο άρθρο 7ζβ και στο παράρτημα VII, με βάση τα πλέον πρόσφατα πρότυπα εκπομπών, θα είναι ενδεικτικό. Τα κράτη μέλη που επιλέγουν να εφαρμόσουν διαφορετικό καθεστώς (π.χ. όσον αφορά τα κριτήρια επιδόσεων για τις εκπομπές, τον βαθμό διαφοροποίησης ή την ενδεχόμενη θέσπιση άλλων κριτηρίων) θα πρέπει να αιτιολογήσουν την επιλογή τους και να ενημερώσουν την Επιτροπή. Ωστόσο, τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέξουν να εφαρμόσουν

² Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου, ΕΕ L 198 της 25.7.2019, σ. 202.

³ Πρόταση οδηγίας 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 [COM(2021) 551 final].

μειώσεις μόνο στα οχήματα μηδενικών εκπομπών, χωρίς να διαφοροποιήσουν τα τέλη για άλλα οχήματα και χωρίς να ενημερώσουν την Επιτροπή.

Μολονότι η Επιτροπή θα προτιμούσε να υπάρξει παρόμοιος κανόνας για όλα τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, μπορεί να δεχθεί τον συμβιβασμό, δεδομένου ότι η αρχή της διαφοροποίησης των τελών που αποτυπώνουν το κόστος χρήσης του οδικού δικτύου συνάδει με την πρόταση της Επιτροπής.

3.3. Χρέωση εξωτερικού κόστους

Η Επιτροπή πρότεινε να απλοποιηθεί η χρέωση εξωτερικού κόστους (με τιμές αναφοράς που μπορούν να χρησιμοποιηθούν αμέσως), καθώς και να καταστεί υποχρεωτική για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, τουλάχιστον στα τμήματα του δικτύου, όπου το εξωτερικό κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και/ή του θορύβου είναι υψηλότερο από τον μέσο όρο. Στην τελική του θέση, το Συμβούλιο διεύρυνε το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, ώστε να εφαρμόζεται σε ολόκληρο το δίκτυο που υπόκειται σε διόδια το αργότερο τέσσερα έτη μετά την έναρξη ισχύος της τροποποιητικής οδηγίας.

Κατά κανόνα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιβάλλουν χρέωση εξωτερικού κόστους για τη ρύπανση, εκτός από συγκεκριμένες δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις. Αυτό είναι θετικό, διότι ενισχύει το επίπεδο φιλοδοξιών σε σύγκριση με την πρόταση της Επιτροπής.

Το Συμβούλιο πρόσθεσε τη δυνατότητα χρέωσης και για το κόστος των εκπομπών CO₂ ως εναλλακτική λύση για (ή σε συνδυασμό με) τη διαφοροποίηση των τελών υποδομής για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα με βάση τις εκπομπές CO₂ (βλ. ενότητα 3.2). Η δυνατότητα αυτή ενισχύει και πάλι σαφώς το επίπεδο φιλοδοξιών, αλλά θα οδηγήσει σε διπλή τιμολόγηση του άνθρακα σε περίπτωση που ο εθνικός φόρος που εφαρμόζεται στα καύσιμα περιλαμβάνει ήδη συνιστώσα CO₂ και αν τα καύσιμα οδικών μεταφορών συμπεριληφθούν στην εμπορία δικαιωμάτων εκπομπών, όπως πρότεινε η Επιτροπή τον Ιούλιο. Όπως αναφέρεται στην ενότητα 3.2, οι ρήτρες επανεξέτασης θα πρέπει να παρέχουν διασφαλίσεις για να ελαχιστοποιηθεί ο εν λόγω κίνδυνος. Μία από τις εν λόγω ρήτρες επανεξέτασης υποχρεώνει την Επιτροπή να προσαρμόζει τα ποσά που χρεώνονται για τις εκπομπές CO₂, λαμβάνοντας υπόψη την πραγματική τιμή του άνθρακα που εφαρμόζεται στα καύσιμα οδικών μεταφορών στην ΕΕ. Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι διασφαλίσεις είναι επαρκείς και στηρίζει τη δυνατότητα χρέωσης για το κόστος των εκπομπών CO₂, υπό την προϋπόθεση ότι δεν καλύπτεται πλήρως από καταλληλότερο μέσο, όπως η εμπορία δικαιωμάτων εκπομπών ή η φορολόγηση των καυσίμων.

3.4. Χρέωση συμφόρησης

Η θέση του Συμβουλίου σχετικά με τη δυνατότητα χρέωσης της συμφόρησης συνάδει σε μεγάλο βαθμό με την πρόταση της Επιτροπής: τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλλουν χρέωση συμφόρησης σε οποιοδήποτε τμήμα του οδικού δικτύου τους που παρουσιάζει συμφόρηση, και η χρέωση επιβάλλεται αδιακρίτως σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων. Το Συμβούλιο αντικατέστησε το ανώτατο κόστος, που μπορεί να χρεωθεί, με τιμές αναφοράς των οποίων η υπέρβαση επιτρέπεται υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις, κατόπιν σχετικής κοινοποίησης στην Επιτροπή. Πρόσθεσε επίσης μία εξαίρεση σύμφωνα με τη θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, δηλαδή τα κράτη μέλη να μπορούν να εξαιρούν, εν μέρει ή πλήρως, τα μικρά λεωφορεία, τα λεωφορεία και τα πούλμαν. Η Επιτροπή μπορεί να στηρίζει τις εν λόγω τροποποιήσεις.

3.5. Προσαύξηση

Όπως πρότεινε η Επιτροπή, προσαυξήσεις μπορούν να επιβάλλονται σε οποιαδήποτε ευαίσθητη περιοχή (όχι μόνο στις ορεινές περιοχές), και τα έσοδα που προκύπτουν από την προσαύξηση πρέπει να επενδύονται στη χρηματοδότηση της ανάπτυξης υπηρεσιών μεταφορών ή στην κατασκευή ή τη συντήρηση υποδομών μεταφορών του κεντρικού διευρωπαϊκού δικτύου.

Σύμφωνα με τη θέση του Συμβουλίου, η προσαύξηση μπορεί να υπερβαίνει το τρέχον ανώτατο όριο του 25 %, αλλά μόνον αν συμφωνούν όλα τα εμπλεκόμενα κράτη μέλη, οπότε η προσαύξηση μπορεί να ανέλθει έως και στο 50 %. Ούτε αυτή η τροποποίηση αντίκειται στην πρόταση της Επιτροπής.

3.6. Χρήση εσόδων και υποβολή εκθέσεων

Όπως πρότεινε η Επιτροπή, βάσει της θέσης του Συμβουλίου, τα κράτη μέλη απαιτείται να χρησιμοποιούν, πέραν των εσόδων που προέρχονται από προσαυξήσεις, τουλάχιστον τους οικονομικούς πόρους, που ισοδυναμούν με τα έσοδα τα οποία προκύπτουν από οποιαδήποτε προαιρετική χρέωση συμμόρφωσης, με σκοπό να μειώσουν το πρόβλημα της συμμόρφωσης ή προς όφελος των βιώσιμων μεταφορών.

Όσον αφορά την υποβολή εκθέσεων, το Συμβούλιο δεν συμφώνησε με την απαίτηση που πρότεινε η Επιτροπή σχετικά με την αξιολόγηση της ποιότητας του οδικού δικτύου που υπόκειται σε διόδια. Όσον αφορά άλλες πτυχές, οι θέσεις του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου είναι καλά ευθυγραμμισμένες και καλύπτουν τις διάφορες χρεώσεις, τις διαφοροποιήσεις ανά κατηγορία οχημάτων, τα έσοδα που εισπράττονται και τη χρήση τους, καθώς και την εξέλιξη των περιβαλλοντικών επιδόσεων των οχημάτων που χρησιμοποιούν αυτοκινητόδρομους με διόδια.

Η Επιτροπή στηρίζει τις εν λόγω βελτιώσεις.

3.7. Εξαιρέσεις

Η Επιτροπή μπορεί να δεχθεί την επιθυμία του Συμβουλίου να διατηρηθεί η δυνατότητα εξαίρεσης των υπαρχουσών συμβάσεων παραχώρησης από την υποχρέωση διαφοροποίησης των τελών ή την υποχρέωση επιβολής χρέωσης εξωτερικού κόστους. Οι νέες συμβάσεις παραχώρησης ή οι συμβάσεις παραχώρησης που έχουν ανανεωθεί ή τροποποιηθεί σημαντικά δεν θα εξαιρούνται. Για τον σκοπό αυτόν, αναπτύχθηκε ο ορισμός των «ρυθμίσεων περί διοδίων που έχουν υποστεί ουσιαστική τροποποίηση» με βάση την πρόταση της Επιτροπής.

Όπως πρότεινε η Επιτροπή, θα καταργηθεί η δυνατότητα εξαίρεσης των οχημάτων με βάρος κάτω των 12 τόνων το αργότερο μετά από 5 έτη.

Η θέση του Συμβουλίου επιτρέπει να εξαιρεθούν:

- τα οχήματα με βάρος κάτω των 7,5 τόνων που χρησιμοποιούνται για βιοτεχνικούς σκοπούς,
- τα οχήματα που χρησιμοποιούνται από άτομα με αναπηρία,
- τα ιστορικά οχήματα.

Μολονότι η πολιτική της Επιτροπής αποσκοπεί στον περιορισμό του αριθμού των εξαιρέσεων, οι εξαιρέσεις που διατηρούνται είναι απίθανο να προκαλέσουν σημαντική

στρέβλωση και δεν θα έχουν ουσιώδη αντίκτυπο στους περιβαλλοντικούς στόχους της πρότασης. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι αφορούν μόνο ένα σχετικά μικρό υποσύνολο φορτηγών οχημάτων με βάρος κάτω των 7,5 τόνων που χρησιμοποιούνται για βιοτεχνικούς σκοπούς, ιστορικά οχήματα και οχήματα που χρησιμοποιούνται από άτομα με αναπηρία, δηλαδή οχήματα που διανύουν αμελητέες αποστάσεις σε σύγκριση με άλλα οχήματα, ιδίως σε αυτοκινητόδρομους με διόδια. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή μπορεί να δεχθεί τις εν λόγω εξαιρέσεις.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η θέση του Συμβουλίου, παρότι μειώνει ελαφρώς το επίπεδο φιλοδοξιών σε ορισμένες πτυχές (σταδιακή κατάργηση των τελών βάσει χρόνου, διαφοροποίηση των τελών για ελαφρά οχήματα, εξαιρέσεις), ενισχύει το επίπεδο φιλοδοξιών σε ορισμένα άλλα εξίσου σημαντικά σημεία, δηλαδή:

- ενίσχυση της διάταξης σχετικά με τη χρέωση βάσει CO₂, ιδίως με την επέκτασή της σε όλα τα υπόλοιπα συστήματα βινιέτων,
- υποχρεωτική χρέωση εξωτερικού κόστους για τη ρύπανση σε ολόκληρο το δίκτυο που υπόκειται σε διόδια,
- δυνατότητα χρέωσης για το εξωτερικό κόστος των εκπομπών CO₂,
- πιο ευέλικτη εφαρμογή της χρέωσης συμφόρησης και των προσαυξήσεων,
- ημερήσιες βινιέτες για περιστασιακούς χρήστες ελαφρών οχημάτων.

Ως εκ τούτου, η θέση του Συμβουλίου αποτελεί σημαντική πρόοδο για τη δικαιότερη και αποδοτικότερη τιμολόγηση της χρήσης του οδικού δικτύου και, επομένως, για την εφαρμογή των αρχών «ο ρυπαίνων πληρώνει» και «ο χρήστης πληρώνει». Η τροποποίηση της οδηγίας για την ευρωβινιέτα αποτελεί βασικό στοιχείο της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας και η Επιτροπή στηρίζει την εν λόγω τροποποίηση.