

I

(Νομοθετικές πράξεις)

ΟΔΗΓΙΕΣ

ΟΔΗΓΙΑ 2011/76/ΕΕ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 27ης Σεπτεμβρίου 2011

για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 91 παράγραφος 1,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ⁽²⁾,Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ⁽³⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η προώθηση των βιώσιμων μεταφορών αποτελεί ζωτικό στοιχείο της κοινής πολιτικής μεταφορών. Προς τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να μειωθούν η συμβολή των μεταφορών στην κλιματική αλλαγή και οι αρνητικές επιπτώσεις τους, ιδίως η συμφόρηση, που εμποδίζει την κινητικότητα, και η ατμοσφαιρική ρύπανση και η ηχορρύπανση που προκαλούν βλάβες στην υγεία και το περιβάλλον. Επιπλέον, οι απαιτήσεις για την προστασία του περιβάλλοντος πρέπει να ενσωματωθούν στον ορισμό και την υλοποίηση άλλων πολιτικών της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένης της κοινής πολιτικής μεταφορών.
- (2) Ο στόχος της μείωσης των αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορών θα πρέπει να επιτευχθεί κατά τρόπο ώστε να αποφευχθεί η δημιουργία δυσανάλογων εμποδίων στην ελευθερία διακίνησης, προς όφελος της υγιούς οικονομικής μεγέθυνσης, της ορθής λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς και της εδαφικής συνοχής.
- (3) Προκειμένου να βελτιστοποιηθεί αναλόγως το σύστημα μεταφορών, η κοινή πολιτική μεταφορών θα πρέπει να χρησιμοποιήσει ποικιλία μέσων για τη βελτίωση της υποδομής των μεταφορών και την αξιοποίηση της τεχνολογίας και για να επιτρέψει την αποτελεσματικότερη διαχείριση της ζήτησης

για μεταφορές, μέσω, ειδικότερα, της προώθησης της ανανέωσης του στόλου, την αποδοτικότερη χρήση της υποδομής και τη συντροπικότητα. Προς τούτο απαιτείται να εφαρμοστεί συστηματικότερα η αρχή «ο χρήστης πληρώνει» και να αναπτυχθεί και να εφαρμόζεται η αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» στον τομέα των μεταφορών σε όλους τους τρόπους μεταφορών.

- (4) Με την οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁴⁾, η Επιτροπή κλήθηκε να υποβάλει πρότυπο για την αξιολόγηση όλων των εξωτερικών δαπανών που προκύπτουν από τη χρήση της υποδομής των μεταφορών, ως βάση για τους μελλοντικούς υπολογισμούς τελών χρήσης υποδομής. Το εν λόγω πρότυπο έπρεπε 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 και, εφόσον απαιτείται, από προτάσεις για περαιτέρω αναθεώρηση της εν λόγω οδηγίας.
- (5) Για τη μετάβαση σε μία βιώσιμη πολιτική μεταφορών, οι τιμές των μεταφορών θα πρέπει να αντανακλούν καλύτερα τις δαπάνες που σχετίζονται με την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορρύπανση λόγω κυκλοφορίας, την κλιματική αλλαγή και τη συμφόρηση που προκαλείται από την πραγματική χρήση όλων των μέσων μεταφοράς, ως μέσο για να βελτιστοποιηθεί η χρήση της υποδομής, να μειωθεί η τοπική ρύπανση, να εξασφαλιστεί η διαχείριση της συμφόρησης και να αντιμετωπιστεί η κλιματική αλλαγή με το ελάχιστο κόστος για την οικονομία. Αυτό απαιτεί σταδιακή προσέγγιση για όλα τα μέσα μεταφοράς, λαμβανομένων υπόψη των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους.
- (6) Τα μέσα μεταφοράς έχουν ήδη αρχίσει να ενσωματώνουν το εξωτερικό κόστος και η σχετική ενωσιακή νομοθεσία είτε εισάγει σταδιακά την εσωτερικευση αυτή είτε, τουλάχιστον, δεν την εμποδίζει. Ωστόσο, η διαδικασία αυτή πρέπει να παρακολουθείται και να ενθαρρύνεται περαιτέρω για όλα τα μέσα μεταφοράς, με την εφαρμογή κοινών αρχών και την παράλληλη συνεκτίμηση της ιδιαιτερότητας κάθε μέσου.

⁽¹⁾ ΕΕ C 255 της 22.9.2010, σ. 92.⁽²⁾ ΕΕ C 120 της 28.5.2009, σ. 47.⁽³⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 11ης Μαρτίου 2009 (ΕΕ C 87 Ε της 1.4.2010, σ. 345) και θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση της 14ης Φεβρουαρίου 2011 (ΕΕ C 77 Ε της 11.3.2011, σ. 1). Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 7ης Ιουνίου 2011 (δεν έχει ακόμη δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 12ης Σεπτεμβρίου 2011.⁽⁴⁾ ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42.

- (7) Στον κλάδο των οδικών μεταφορών, δίκαιο και αποδοτικό οικονομικό μηχανισμό για να επιτευχθεί βιώσιμη πολιτική μεταφορών συνιστούν τα διόδια που υπολογίζονται ως χρέωση για τη χρήση της υποδομής ανάλογα με την απόσταση, επειδή σχετίζονται άμεσα με τη χρήση της υποδομής, τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των οχημάτων και τον τόπο και χρόνο της χρήσης των οχημάτων και, συνεπώς, το ύψος τους μπορεί να καθορίζεται ανάλογα με το κόστος της ρύπανσης και της συμφόρησης που οφείλεται στην πραγματική χρήση των οχημάτων. Επιπλέον τα διόδια δεν δημιουργούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού εντός της εσωτερικής αγοράς, δεδομένου ότι καταβάλλονται από όλους τους μεταφορείς, ανεξάρτητα από το κράτος μέλος προέλευσης ή έδρας και αναλογικά προς την ένταση της χρήσης του οδικού δικτύου.
- (8) Η ανάλυση των επιπτώσεων δείχνει ότι η επιβολή διοδίων που υπολογίζονται βάσει του κόστους της ρύπανσης και, στις οδούς με συμφόρηση, βάσει της υψηλότερης διακύμανσης του ύψους των διοδίων κατά τις περιόδους αιχμής θα μπορούσε να έχει θετικές επιπτώσεις στο σύστημα των μεταφορών και να συμβάλει στη στρατηγική της Ένωσης για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. Θα μπορούσε να μειωθεί η συμφόρηση και η τοπική ρύπανση με την ενθάρρυνση της χρήσης οχημάτων με καθαρότερες τεχνολογίες, με τη βελτιστοποίηση των εφοδιαστικών συμπεριφορών και με τη μείωση των διαδρομών επιστροφής χωρίς φορτίο. Έμμεσα θα μπορούσε να παίξει σημαντικό ρόλο στη μείωση της καταπόνησης καυσίμων και να συμβάλει στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής.
- (9) Η παρούσα οδηγία δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να εφαρμόζουν εθνικούς κανόνες για την επιβολή τελών σε άλλους χρήστες του οδικού δικτύου που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της.
- (10) Το κόστος που επιφέρει η ατμοσφαιρική ρύπανση και η ηχορρύπανση λόγω κυκλοφορίας, όπως το κόστος στην υγεία, συμπεριλαμβανομένων των δαπανών ιατρικής περίθαλψης, το κόστος των απωλειών της γεωργικής συγκομιδής και άλλων απωλειών παραγωγής, καθώς και το κοινωνικό κόστος, φέρονται στο εσωτερικό του κράτους μέλους στο έδαφος του οποίου πραγματοποιούνται οι μεταφορές. Η αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» θα υλοποιηθεί διά της χρέωσης του εξωτερικού κόστους που θα συμβάλει στη μείωση του εξωτερικού κόστους.
- (11) Για τον σκοπό της παρούσας οδηγίας, το πρότυπο που ενόησε η Επιτροπή για τον υπολογισμό του εξωτερικού κόστους από την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορρύπανση λόγω κυκλοφορίας παρέχει αξιόπιστες μεθόδους και σειρά μοναδιαίων τιμών που μπορούν ήδη να χρησιμοποιηθούν ως βάση για τον υπολογισμό των τελών εξωτερικού κόστους.
- (12) Υφίστανται ακόμη αβεβαιότητες σχετικά με το κόστος και το όφελος των συστημάτων που απαιτούνται για την επιβολή διαφοροποιημένων τελών σε οδικά δίκτυα με χαμηλή κυκλοφορία. Μέχρι να αντιμετωπιστούν οι εν λόγω αβεβαιότητες, φαίνεται ότι ενδείκνυται περισσότερο μια ευέλικτη προσέγγιση στο επίπεδο της Ένωσης. Η εν λόγω ευέλικτη προσέγγιση θα πρέπει να δίνει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να αποφασίσουν εάν και σε ποια οδικά δίκτυα θα επιβάλλουν τέλη εξωτερικού κόστους βάσει των τοπικών και εθνικών χαρακτηριστικών του δικτύου.
- (13) Τα χρονοεξαρτώμενα τέλη χρήσης συνιστούν σύστημα που χρησιμεύει ώστε η αρχή «ο χρήστης πληρώνει» να εφαρμόζεται ήδη πριν από την υλοποίηση συστήματος χρέωσης με βάση την καλυπτόμενη απόσταση, το οποίο αντικατοπτρίζει καλύτερα τη σημερινή χρήση της υποδομής. Τα χρονοεξαρτώμενα τέλη χρήσης που εισπράττονται σε ημερήσια, εβδομαδιαία, μηνιαία ή ετήσια βάση δεν θα πρέπει να εισάγουν διακρίσεις κατά των περιστασιακών χρηστών, δεδομένου ότι υψηλό ποσοστό των εν λόγω χρηστών είναι πιθανόν να είναι αλλοδαποί μεταφορείς. Συνεπώς, θα πρέπει να καθοριστεί λεπτομερέστερα η αναλογία μεταξύ των ημερήσιων, των εβδομαδιαίων, των μηνιαίων και των ετήσιων τελών για τα βαρέα φορτηγά οχήματα.
- (14) Προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι οι ευρωπαίοι μεταφορείς θα λαμβάνουν σαφή μηνύματα μέσω των τιμών, ως κίνητρο για τη βελτιστοποίηση της συμπεριφοράς τους, θα πρέπει να καταβληθούν προσπάθειες μεσοπρόθεσμα, για τη σύγκλιση των μεθόδων που χρησιμοποιούν τα κράτη μέλη στον υπολογισμό του εξωτερικού κόστους.
- (15) Η σαφής και με διαφάνεια εφαρμογή των καθεστώτων χρέωσης θα μπορούσε να οδηγήσει σε καλύτερη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Συνεπώς, θα πρέπει να αποφεύγονται καθεστώτα χρέωσης που δημιουργούν διαφορές ώστε να μη νοθεύεται ο ανταγωνισμός των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο ή σε ορισμένα τμήματα του εν λόγω δικτύου, και σε άλλα επιπλέον τμήματα των διασυνδεδεμένων δικτύων ή αυτοκινητοδρόμων που δεν είναι τμήμα του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου. Οι ίδιες αρχές χρέωσης θα πρέπει ιδίως να εφαρμόζονται σε οιοδήποτε τμήμα του δικτύου αυτοκινητοδρόμων κράτους μέλους.
- (16) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν την ευχέρεια να χρεώνουν το μέγιστο ποσό του κόστους υποδομής και του εξωτερικού κόστους που επιτρέπει η παρούσα οδηγία μέσω των διοδίων αλλά θα πρέπει να μπορούν να επιλέγουν να χρεώσουν το ένα μόνο κόστος ή και τα δύο σε χαμηλότερο επίπεδο ή να μην τα χρεώσουν καθόλου.
- (17) Κατά τον καθορισμό του δικτύου στο οποίο θα εφαρμόζοντο το τέλος εξωτερικού κόστους, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να επιλέγουν να μην επιβάλλουν τέλη εξωτερικού κόστους σε ορισμένες οδούς, προκειμένου να βελτιωθεί η πρόσβαση και η ανταγωνιστικότητα περιφερειακών, μεσόγειων και νησιωτικών περιοχών.
- (18) Θα πρέπει να μπορεί να προστεθεί στο τέλος υποδομής στοιχείο εξωτερικού κόστους βάσει του κόστους της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορρύπανσης λόγω κυκλοφορίας. Το στοιχείο εξωτερικού κόστους που περιλαμβάνεται στα διόδια θα πρέπει να μπορεί να προστεθεί στο κόστος της χρήσης της υποδομής, εφόσον ικανοποιούνται ορισμένες προϋποθέσεις για τον υπολογισμό του κόστους έτσι ώστε να αποφεύγεται η αδικαιολόγητη χρέωση.
- (19) Προκειμένου να αντιστοιχεί καλύτερα στο κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορρύπανσης λόγω κυκλοφορίας, το τέλος εξωτερικού κόστους θα πρέπει να διαφοροποιείται ανάλογα με τον τύπο του οδικού δικτύου, τον τύπο των οχημάτων και, για τον θόρυβο, ανάλογα με τις σχετικές χρονικές περιόδους.

- (20) Η συμφόρηση έχει αρνητικές επιπτώσεις για τους χρήστες του οδικού δικτύου γενικά, καθώς σημαίνει απώλεια χρόνου και καυσίμων. Η διαφοροποίηση των τελών υποδομής αποτελεί μέσο διαχείρισης της συμφόρησης, εφόσον η διαφοροποίηση των τελών διοδίων αποτελεί σαφές και σημαντικό μήνυμα, όσον αφορά τις τιμές, για τους χρήστες του οδικού δικτύου να αλλάξουν συμπεριφορά και να αποφεύγουν τα τμήματα με συμφόρηση κατά τις περιόδους αιχμής.
- (21) Όταν εφαρμόζεται μια παραλλαγή για τον σκοπό μείωσης της συμφόρησης σε ένα ορισμένο οδικό τμήμα, η παραλλαγή θα πρέπει να ορίζεται και να εφαρμόζεται κατά τρόπο ουδέτερο από πλευράς εσόδων, έτσι ώστε να παρέχεται ένα σημαντικό οικονομικό πλεονέκτημα στους μεταφορείς που χρησιμοποιούν το συγκεκριμένο οδικό τμήμα εκτός περιόδων αιχμής έναντι αυτών που επέλεγον να το χρησιμοποιήσουν σε περιόδους αιχμής.
- (22) Η οδηγία 2002/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Ιουνίου 2002, σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου⁽¹⁾, παρέχει ήδη τη βάση για ανάπτυξη και συμπλήρωση της δέσμης ενωσιακών μέτρων όσον αφορά τον θόρυβο που εκπέμπεται από τα τροχοφόρα οχήματα και τη σχετική υποδομή, καλώντας τις αρμόδιες αρχές να καταρτίσουν στρατηγικούς χάρτες θορύβου για τους μεγάλους οδικούς άξονες καθώς και σχέδια δράσης για τη μείωση του θορύβου όταν τα επίπεδα έκθεσης μπορούν να έχουν επιβλαβείς επιδράσεις στην ανθρώπινη υγεία.
- (23) Η ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς απαιτεί πλαίσιο της Ένωσης που να εξασφαλίζει τη διαφάνεια, την αναλογικότητα και την αμεροληψία των τελών χρήσης του οδικού δικτύου που καθορίζονται βάσει του τοπικού κόστους της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, της ηχορρύπανσης και βάσει της συμφόρησης λόγω κυκλοφορίας. Το πλαίσιο αυτό θα πρέπει να περιλαμβάνει κοινές αρχές χρέωσης, μεθόδους υπολογισμού, μέγιστα επίπεδα και μοναδιαίες τιμές του εξωτερικού κόστους, βάσει αναγνωρισμένων επιστημονικών μεθόδων, καθώς και διαδικασίες κοινοποίησης και υποβολής εκθέσεων περί των καθεστώτων διοδίων στην Επιτροπή.
- (24) Εάν ορίζεται αρχή από κράτος μέλος για να καθορίζει το τέλος εξωτερικού κόστους, θα πρέπει να μην έχει συμφέρον να το προσδιορίσει σε αδικαιολόγητα υψηλό επίπεδο και, συνεπώς, θα πρέπει να είναι ανεξάρτητη από τον φορέα που εισπράττει και διαχειρίζεται τα έσοδα από τα διόδια.
- (25) Ο διάδρομος στον οποίο επιτρέπεται προσαύξηση μπορεί να περιλαμβάνει παράλληλα και άμεσα ανταγωνιστικά ορεινά οδικά τμήματα, σε λογική απόσταση, στα οποία μπορεί να εκτρέπεται η κυκλοφορία ως αποτέλεσμα της επιβολής προσαύξησης. Σε διασυνοριακά έργα, η εφαρμογή της διάταξης αυτής θα πρέπει να συμφωνείται από τα εμπλεκόμενα κράτη μέλη και από την Επιτροπή.
- (26) Προκειμένου να δοθεί προβάδισμα στην κατασκευή των έργων προτεραιότητας ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος που προσδιορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2010, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών⁽²⁾, τα κράτη μέλη που έχουν τη δυνατότητα να επιβάλουν προσαύξηση θα πρέπει να χρησιμοποιούν την εν λόγω εναλλακτική επιλογή προτού επιβάλουν τέλος εξωτερικού κόστους. Για να αποφευχθεί η αδικαιολόγητη χρέωση των χρηστών, το τέλος εξωτερικού κόστους δεν θα πρέπει να συνδυάζεται με προσαύξηση παρά μόνο εφόσον το εξωτερικό κόστος υπερβαίνει το ποσό της προσαύξησης που έχει ήδη επιβληθεί. Στην περίπτωση αυτή, το ποσό της προσαύξησης πρέπει να αφαιρείται από το τέλος του εξωτερικού κόστους.
- (27) Δεν θα πρέπει να επιτρέπονται εκπτώσεις ή μειώσεις του τέλους εξωτερικού κόστους, επειδή θα υπάρξει σημαντικός κίνδυνος αδικαιολόγητων διακρίσεων εις βάρος ορισμένων κατηγοριών χρηστών.
- (28) Υπό την επιφύλαξη των σχετικών διατάξεων της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης περί κρατικής βοήθειας, θα πρέπει να επιτρέπονται κίνητρα για ταξίδια που ενέχουν ακριβούς τρόπους μεταφοράς, όπως η οδική-θαλάσσια-οδική, προς το συμφέρον της εδαφικής συνοχής και προσβασιμότητας, καθώς και της ανταγωνιστικότητας των περιφερειακών, μεσόγειων και νησιωτικών περιοχών.
- (29) Θα πρέπει να καταστεί δυνατόν να επιτρέπονται εκπτώσεις ή μειώσεις του τέλους υποδομής, υπό ορισμένες συνθήκες, για κάθε κατηγορία χρηστών, όπως οι συχνοί χρήστες ή οι χρήστες συστημάτων τηλεδιοδίων.
- (30) Η χρέωση του εξωτερικού κόστους μέσω διοδίων θα επηρεάσει αποτελεσματικότερα τις αποφάσεις των χρηστών όσον αφορά τις μεταφορές εφόσον έχουν επίγνωση του εν λόγω κόστους. Συνεπώς, το εν λόγω κόστος θα πρέπει να αναγράφεται χωριστά σε απόκομμα, σε απόδειξη ή σε ισοδύναμο έγγραφο που χορηγείται από την εταιρεία είσπραξης των διοδίων. Επιπλέον, το έγγραφο αυτό θα διευκόλυνε τους μεταφορείς να μετακυλύουν τη δαπάνη του τέλους εξωτερικού κόστους στον ναυλωτή ή σε άλλους πελάτες.
- (31) Η χρήση τηλεδιοδίων είναι επιθυμητή για να αποφεύγονται η διακοπή της ελεύθερης ροής της κυκλοφορίας και οι δυσμενείς επιπτώσεις στο τοπικό περιβάλλον από τις ουρές που σχηματίζονται στους σταθμούς διοδίων. Είναι, συνεπώς, σκόπιμο να εισπράττεται τέλος εξωτερικού κόστους μέσω αυτών των συστημάτων σύμφωνα με την οδηγία 2004/52/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων στην Κοινότητα⁽³⁾. Προκειμένου να διευκολύνει την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, η Επιτροπή θα πρέπει να ελέγχει την πρόοδο που πραγματοποιείται στο πλαίσιο της οδηγίας 2004/52/ΕΚ, σε ό,τι αφορά την εφαρμογή των προβλεπόμενων προδημιών για μια πραγματική υπηρεσία ευρωπαϊκών τηλεδιοδίων που θα προβλέπει μία μόνο μονάδα τηλεδιοδίων σε κάθε όχημα, πλήρως συμβατή με τα δίκτυα διοδίων όλων των κρατών μελών.

(1) ΕΕ L 189 της 18.7.2002, σ. 12.

(2) ΕΕ L 204 της 5.8.2010, σ. 1.

(3) ΕΕ L 166 της 30.4.2004, σ. 124.

- (32) Μολονότι οι αποφάσεις σχετικά με τις εθνικές δημόσιες δαπάνες, συμπεριλαμβανομένης της χρησιμοποίησης των εσόδων από την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, λαμβάνονται, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, από τα κράτη μέλη, τα πρόσθετα έσοδα από τέλη εξωτερικού κόστους, ή το χρηματικό τους ισοδύναμο, σύμφωνα με τους στόχους της πολιτικής μεταφορών της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται προς όφελος του τομέα μεταφορών και για να προωθήσουν τη βιώσιμη κινητικότητα γενικά. Τα εν λόγω έργα θα πρέπει συνεπώς να αφορούν, μεταξύ άλλων, τη διευκόλυνση της αποδοτικής τιμολόγησης, τη μείωση της ρύπανσης των οδικών μεταφορών στην πηγή, τον μετριασμό των επιπτώσεων της ρύπανσης, τη βελτίωση των ενεργειακών επιδόσεων των οχημάτων και των επιδόσεων τους όσον αφορά τις εκπομπές CO₂, την ανάπτυξη εναλλακτικών υποδομών για τους χρήστες των μεταφορών, τη βελτιστη χρήση των υλικοτεχνικών μέσων ή τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.
- (33) Προκειμένου να προωθηθεί η διαλειτουργικότητα των συστημάτων εισπραχής διοδίων, και υπό την προϋπόθεση συμμόρφωσης με ορισμένους όρους, θα πρέπει να επιτρέπεται σε δύο ή περισσότερα κράτη μέλη να συνεργάζονται για την καθιέρωση κοινού συστήματος διοδίων.
- (34) Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει σε εύθετο χρόνο στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σφαιρική αξιολόγηση της αποκτηθείσας πείρας στα κράτη μέλη που εφαρμόζουν τέλος εξωτερικού κόστους και/ή τέλος υποδομής βάσει της παρούσας οδηγίας.
- (35) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1083/2006 του Συμβουλίου, της 11ης Ιουλίου 2006, περί καθορισμού γενικών διατάξεων για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο και το Ταμείο Συνοχής⁽¹⁾, προβλέπει ότι τα έσοδα από τέλη που βαρύνουν άμεσα τους χρήστες πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τον καθορισμό του ελλείμματος χρηματοδότησης σε περίπτωση έργων που παράγουν έσοδα. Ωστόσο, τα έσοδα από το τέλος εξωτερικού κόστους δεν θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τον υπολογισμό του ελλείμματος χρηματοδότησης, δεδομένου ότι τα έσοδα αυτά θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για έργα που αποσκοπούν στη μείωση της ρύπανσης των οδικών μεταφορών στην πηγή, στον μετριασμό των επιπτώσεων της, στη βελτίωση των ενεργειακών επιδόσεων των οχημάτων και των επιδόσεών τους όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ καθώς και στην ανάπτυξη εναλλακτικών υποδομών για τους χρήστες των μεταφορών.
- (36) Κατά την εφαρμογή εναλλακτικών επιστημονικών μεθόδων για τον υπολογισμό των τελών του εξωτερικού κόστους, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να λαμβάνουν υπόψη τις μεθόδους υπολογισμού του κόστους των εξωτερικών παραγόντων, σύμφωνα με τη μελέτη «Εγχειρίδιο εκτίμησης κόστους εξωτερικών παραγόντων στον τομέα των μεταφορών»⁽²⁾, η οποία παρέχει ανασκόπηση της προόδου της επιστήμης όσον αφορά τη θεωρία και την πράξη εκτίμησης του εξωτερικού κόστους.
- (37) Σε ορεινές περιοχές, όπως περιγράφεται στη μελέτη «Ορεινές περιοχές στην Ευρώπη: Ανάλυση των ορεινών περιοχών στα κράτη μέλη της ΕΕ, στις προσχωρούσες και στις άλλες ευρωπαϊκές χώρες», τη σύνταξη της οποίας ζήτησε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 2004, υψηλότερα τέλη εξωτερικού κόστους θα πρέπει να μπορούν να επιτρέπονται στον βαθμό που αντικειμενικά επιστημονικά δεδομένα αποδεικνύουν ότι η ατμοσφαιρική ρύπανση και η ηχορρύπανση δημιουργούν μεγαλύτερη ζημία στις εν λόγω ορεινές περιοχές λόγω των γεωγραφικών συνθηκών και των φυσικών φαινομένων όπως η κλίση του οδοστρώματος, οι αναστροφές θερμοκρασίας και το φαινόμενο λεκανοπεδίου σε κοιλάδες.
- (38) Για την εξασφάλιση ομοιόμορφων όρων εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες. Οι αρμοδιότητες αυτές θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση των κανόνων και των γενικών αρχών σχετικά με τους μηχανισμούς ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή⁽³⁾.
- (39) Θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων κατ' εξουσιοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 290 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά ορισμένες προσαρμογές των παραρτημάτων. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διεξάγει η Επιτροπή τις κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, ακόμα και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων.
- (40) Σύμφωνα με το σημείο 34 της διοργανικής συμφωνίας για τη βελτίωση της νομοθεσίας⁽⁴⁾, τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να συντάσσουν και να δημοσιοποιούν, προς ίδιο όφελος και προς το συμφέρον της Ένωσης, τους δικούς τους πίνακες, στους οποίους θα παρουσιάζεται, όσο το δυνατόν περισσότερο, ο συσχετισμός μεταξύ της παρούσας οδηγίας και των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο.
- (41) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας, ήτοι η ενθάρρυνση της επιβολής διαφοροποιημένων τελών βάσει του εξωτερικού κόστους ως μέσο προώθησης της αειφορίας στις μεταφορές, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη δρώντας μεμονωμένα και συνεπώς, λόγω της διασυννοριακής διάστασης των μεταφορών, μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η οποία αναφέρεται στο άρθρο 5 της συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, η οποία αναφέρεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 1999/62/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1) Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) παρεμβάλλεται το ακόλουθο στοιχείο:

⁽¹⁾ ΕΕ L 210 της 31.7.2006, σ. 25.

⁽²⁾ http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm

⁽³⁾ ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13.

⁽⁴⁾ ΕΕ C 321 της 31.12.2003, σ. 1.

- «αδ) “αυτοκινητόδρομος”: οδός η οποία έχει μελετηθεί και κατασκευαστεί ειδικά για την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, η οποία δεν εξυπηρετεί τις παρόδιες ιδιοκτησίες και η οποία:
- i) 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·
 - ii) δεν διασταυρώνεται στο ίδιο επίπεδο με άλλη οδό, με σιδηροδρομική ή τροχιοδρομική γραμμή, λωρίδα για ποδήλατα ή λωρίδα για πεζούς· και
 - iii) χαρακτηρίζεται συγκεκριμένα αυτοκινητόδρομος.»
- β) τα στοιχεία β) και βα) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
- «β) “διόδια” το καθορισμένο ποσό που πρέπει να καταβάλλεται για ένα όχημα βάσει της διανυόμενης απόστασης επί συγκεκριμένης υποδομής και τύπου οχήματος και περιλαμβάνει το τέλος υποδομής και/ή το τέλος εξωτερικού κόστους·
- βα) “τέλος υποδομής” τέλος που επιβάλλεται με σκοπό την ανάκτηση των δαπανών κατασκευής, συντήρησης, λειτουργίας και επέκτασης της υποδομής που βαρύνουν το κράτος μέλος.»
- γ) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα στοιχεία:
- «ββ) “τέλος εξωτερικού κόστους”: τέλος που επιβάλλεται με σκοπό την ανάκτηση των δαπανών που προκύπτουν σε κράτος μέλος και σχετίζονται με την ατμοσφαιρική ρύπανση και/ή την ηχορρύπανση λόγω κυκλοφορίας·
- βγ) “κόστος ατμοσφαιρικής ρύπανσης λόγω κυκλοφορίας”: το κόστος της ζημίας που προκαλούν οι εκπομπές σωματιδίων και προδρόμων του όζοντος, όπως οξειδίου του αζώτου και πτητικών οργανικών ουσιών, κατά τη λειτουργία του οχήματος·
- βδ) “κόστος ηχορρύπανσης λόγω κυκλοφορίας”: το κόστος της ζημίας που προκαλεί ο θόρυβος που εκπέμπει το όχημα ή που δημιουργείται από την αλληλεπίδραση του οχήματος και του οδοστρώματος·
- βε) “σταθμισμένο μέσο τέλος υποδομής”: τα συνολικά έσοδα που προκύπτουν, μέσω τέλους υποδομής, κατά τη διάρκεια δεδομένης περιόδου, διαιρούμενα διά του αριθμού των οχηματοχιλιόμετρων που διανύονται στο τμήμα του οδικού δικτύου στο οποίο έχει επιβληθεί το τέλος κατά την περίοδο αυτή·
- βστ) “σταθμισμένο μέσο τέλος εξωτερικού κόστους”: τα συνολικά έσοδα που προκύπτουν, μέσω τέλους εξωτερικού κόστους, κατά τη διάρκεια δεδομένης περιόδου, διαιρούμενα διά του αριθμού των οχηματοχιλιόμετρων που διανύονται στο τμήμα του οδικού δικτύου στο οποίο έχει επιβληθεί το τέλος κατά την περίοδο αυτή.»
- δ) το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «δ) “όχημα”: όχημα με κινητήρα ή συνδυασμός αρθρωτών οχημάτων που προορίζονται ή χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και έχουν μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος άνω των 3,5 τόνων.»
- 2) Τα άρθρα 7, 7α και 7β 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/ή τέλη χρήσης στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, ή σε ορισμένα τμήματα του εν λόγω δικτύου, και σε άλλα επιπλέον τμήματα του δικτύου αυτοκινητοδρόμων που δεν είναι τμήμα του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου υπό τις προϋποθέσεις που ορίζονται στις παραγράφους 2, 3 και 4 και 5 του παρόντος άρθρου και στα άρθρα 7α έως 7α. Αυτό δεν θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών, τηρουμένης της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να εφαρμόζουν διόδια και/ή τέλη χρήσης σε άλλες οδούς, υπό την προϋπόθεση ότι η επιβολή διοδίων και/ή τέλων χρήσης σε τέτοιες άλλες οδούς δεν εισάγει διακρίσεις εις βάρος της διεθνούς κυκλοφορίας και δεν έχει ως αποτέλεσμα στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων μεταφορών.
2. Τα κράτη μέλη δεν μπορούν να 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.
3. Τα διόδια και τα τέλη χρήσης δεν μπορούν να εισάγουν, άμεσα ή έμμεσα, διακρίσεις λόγω της ιθαγένειας του μεταφορέα, του κράτους μέλους ή της τρίτης χώρας όπου είναι εγκατεστημένος ο μεταφορέας ή όπου έχει εκδοθεί η άδεια κυκλοφορίας του οχήματος, ή της προέλευσης ή του προορισμού της μεταφοράς.
4. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να προβλέπουν μειωμένα διόδια ή τέλη χρήσης, ή απαλλαγές από την υποχρέωση καταβολής διοδίων ή τέλων χρήσης για τα οχήματα που εξαιρούνται από την υποχρέωση εγκατάστασης και χρήσης συσκευής ελέγχου δυνάμει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (*), και στις περιπτώσεις που εμπίπτουν και υπόκεινται στις προϋποθέσεις του άρθρου 6 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β) της παρούσας οδηγίας.
5. Κράτος μέλος μπορεί να επιλέγει να επιβάλλει διόδια και/ή τέλη χρήσης μόνον σε οχήματα με μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος τουλάχιστον 12 τόνων, εφόσον θεωρεί ότι η επέκταση του μέτρου σε οχήματα με βάρος χαμηλότερο των 12 τόνων θα επέφερε μεταξύ άλλων:
- α) σημαντικές δυσμενείς επιπτώσεις επί της ελεύθερης ροής της κυκλοφορίας, του περιβάλλοντος, των επιπέδων θορύβου, της συμφόρησης, της υγείας, ή της οδικής ασφάλειας, λόγω της εκτροπής της κυκλοφορίας·

β) διοικητικές δαπάνες πάνω από το 30 % του πρόσθετου εισοδήματος το οποίο θα είχε δημιουργηθεί από την επέκταση αυτή.

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

Άρθρο 7α

1. Τα τέλη χρήσης είναι ανάλογα με τη διάρκεια της χρήσης της υποδομής, χωρίς υπέρβαση των τιμών που καθορίζει το παράρτημα II, και ορίζονται για χρονικό διάστημα μιας ημέρας, μιας εβδομάδας, ενός μήνα ή ενός έτους. Το ύψος του μηνιαίου τέλους είναι κατ' ανώτατο όριο ίσο με το 10 % του ετήσιου τέλους, το εβδομαδιαίο τέλος ίσο κατ' ανώτατο όριο με το 5 % του ετήσιου τέλους και το ημερήσιο τέλος ίσο κατ' ανώτατο όριο με το 2 % του ετήσιου τέλους.

Κάθε κράτος μέλος μπορεί να εφαρμόζει ετήσια τέλη χρήσης μόνον στα οχήματα των οποίων η άδεια κυκλοφορίας έχει εκδοθεί σε αυτό.

2. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τέλη χρήσης, συμπεριλαμβανομένων των διοικητικών δαπανών, για όλες τις κατηγορίες οχημάτων, σε επίπεδο που δεν υπερβαίνει τα μέγιστα όρια που καθορίζει το παράρτημα II.

Άρθρο 7β

1. Το τέλος υποδομής βασίζεται στην αρχή της ανάκτησης του κόστους των υποδομών. Ειδικότερα, το σταθμισμένο μέσο τέλος υποδομής 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 διόδια και με τα οχήματα τα οποία υπόκεινται σε διόδια. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέγουν να ανακτούν μόνον κάποιο ποσοστό του εν λόγω κόστους.

Άρθρο 7γ

1. Το τέλος εξωτερικού κόστους μπορεί να συναρτάται με το κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης λόγω κυκλοφορίας. Για τα τμήματα του οδικού δικτύου που διασχίζουν περιοχές των οποίων ο πληθυσμός εκτίθεται σε ηχορρύπανση λόγω οδικής κυκλοφορίας, το τέλος εξωτερικού κόστους μπορεί να περιλαμβάνει το κόστος της ηχορρύπανσης λόγω κυκλοφορίας.

Το τέλος εξωτερικού κόστους διαφοροποιείται και καθορίζεται σύμφωνα με τις ελάχιστες απαιτήσεις και τις μεθόδους που προβλέπονται στο παράρτημα IIIα και δεν υπερβαίνει τις μέγιστες τιμές του παραρτήματος IIIβ.

2. Το κόστος που λαμβάνεται υπ' όψιν συναρτάται με το δίκτυο ή το τμήμα του δικτύου για το οποίο επιβάλλονται διόδια και με τα οχήματα τα οποία υπόκεινται σε διόδια. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέγουν να ανακτούν μόνον κάποιο ποσοστό του εν λόγω κόστους.

3. Δεν επιβάλλεται τέλος εξωτερικού κόστους που αφορά την ατμοσφαιρική ρύπανση λόγω κυκλοφορίας στα οχήματα

που συμμορφώνονται με τα πλέον αυστηρά πρότυπα εκπομπών EURO έως τέσσερα έτη από τις ημερομηνίες εφαρμογής που προβλέπονται στους κανόνες που ορίζουν τα εν λόγω πρότυπα.

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

Άρθρο 7δ

Εντός ενός έτους από τη θέσπιση μελλοντικών και πλέον αυστηρών προτύπων εκπομπών EURO, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο καθορίζουν, σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία, τις αντίστοιχες μέγιστες αξίες στο παράρτημα IIIβ.

Άρθρο 7ε

1. Τα κράτη μέλη υπολογίζουν το μέγιστο ύψος του τέλους υποδομής χρησιμοποιώντας μεθοδολογία η οποία στηρίζεται στις βασικές αρχές υπολογισμού που καθορίζονται στο παράρτημα III.

2. Όσον αφορά τα διόδια εκ παραχωρήσεως, το ανώτατο επίπεδο του τέλους υποδομής είναι ισοδύναμο προς ή κατώτερο από το επίπεδο το οποίο θα προέκυπτε από τη χρησιμοποίηση μεθοδολογίας στηριζόμενης στις βασικές αρχές υπολογισμού που καθορίζονται στο παράρτημα III. Ο υπολογισμός αυτού του ισοδύναμου γίνεται με βάση περίοδο αναφοράς εύλογης διάρκειας ανάλογα με τη φύση της εν λόγω σύμβασης παραχώρησης.

3. Οι ρυθμίσεις περί διοδίων οι οποίες είχαν ήδη θεσπισθεί στις 10 Ιουνίου 2008 ή για τις οποίες έχουν ήδη ληφθεί προσφορές ή απαντήσεις σε προσκλήσεις διαπραγμάτευσης δυνάμει της κατόπιν διαπραγματεύσεων διαδικασίας δημόσιων συμβάσεων πριν από τις 10 Ιουνίου 2008, δεν υπόκεινται στις υποχρεώσεις που καθορίζονται στις παραγράφους 1 και 2, εφόσον οι εν λόγω ρυθμίσεις εξακολουθούν να ισχύουν και υπό τον όρο ότι δεν τροποποιούνται ουσιαστικά.

Άρθρο 7στ

1. Σε εξαιρετικές περιστάσεις που αφορούν υποδομές σε ορεινές περιοχές, και κατόπιν ενημέρωσης της Επιτροπής, επιτρέπεται να προστεθεί προσαύξηση στο τέλος υποδομής που επιβάλλεται σε συγκεκριμένα τμήματα του οδικού δικτύου στα οποία σημειώνεται οξεία συμφόρηση, ή των οποίων η χρήση από οχήματα προκαλεί σημαντικές περιβαλλοντικές ζημιές, υπό τον όρο ότι:

α) τα έσοδα από την προσαύξηση επενδύονται στην κατασκευή έργων προτεραιότητας ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος προσδιοριζόμενων στο παράρτημα III της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2010, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (**), τα οποία συμβάλλουν άμεσα στην ελάφρυνση της εν λόγω συμφόρησης ή της συγκεκριμένης περιβαλλοντικής ζημίας και ευρίσκονται στον ίδιο διάδρομο μεταφορών με το τμήμα του οδικού δικτύου στο οποίο επιβάλλεται η προσαύξηση.

- β) η προσαύξηση δεν υπερβαίνει το 15 % του σταθμισμένου μέσου τέλους υποδομής που υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 7β παράγραφος 1 και το άρθρο 7ε, εκτός αν τα απορρέοντα έσοδα επενδύονται σε διασυνοριακά τμήματα έργων προτεραιότητας ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, τα οποία αφορούν υποδομές σε ορεινές περιοχές, οπότε η προσαύξηση δεν υπερβαίνει το 25 %·
- 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 των έργων προτεραιότητας κατά το στοιχείο α), και
- 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.

Το πρώτο εδάφιο εφαρμόζεται σε νέα διασυνοριακά έργα για τα οποία απαιτείται συμφωνία όλων των κρατών μελών που εμπλέκονται στα εν λόγω έργα.

2. Επιτρέπεται προσαύξηση τέλους υποδομής που διαφοροποιείται σύμφωνα με το άρθρο 7ζ.

3. Μετά την παραλαβή των απαιτούμενων πληροφοριών από κράτος μέλος το οποίο σκοπεύει να επιβάλει προσαύξηση, η Επιτροπή διαβιβάζει τις πληροφορίες αυτές στα μέλη της επιτροπής του άρθρου 9γ. Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι η προγραμματιζόμενη προσαύξηση δεν πληροί τους όρους που προβλέπονται στην παράγραφο 1, ή εάν κρίνει ότι η σχεδιαζόμενη προσαύξηση θα έχει σημαντικό δυσμενή αντίκτυπο στην οικονομική ανάπτυξη περιφερειακών περιοχών, δύναται να απορρίπτει τα σχέδια που έχουν υποβληθεί από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος όσον αφορά την επιβολή τελών. Αυτές οι εκτελεστικές πράξεις θεσπίζονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 9γ παράγραφος 2.

4. Σε τμήματα του οδικού δικτύου για τα οποία πληρούνται τα κριτήρια επιβολής προσαύξησης σύμφωνα με την παράγραφο 1, απαγορεύεται στα κράτη μέλη να επιβάλλουν τέλη εξωτερικού κόστους παρά μόνο εάν επιβληθεί προσαύξηση.

5. Το ποσό της προσαύξησης αφαιρείται από το ποσό του τέλους εξωτερικού κόστους που υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 7γ, με εξαίρεση τα οχήματα κατηγορίας εκπομπών EURO 0, I και II από τις 15 Οκτωβρίου 2011 και III από το 2015. Όλα τα έσοδα που δημιουργούνται από την ταυτόχρονη εφαρμογή της προσαύξησης και του καταλογισμού του εξωτερικού κόστους επενδύονται στη χρηματοδότηση της κατασκευής έργων προτεραιότητας ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος που προσδιορίζονται στο παράρτημα III της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ.

Άρθρο 7ζ

1. Τα κράτη μέλη διαφοροποιούν το τέλος υποδομής ανάλογα με την κλάση εκπομπών EURO του οχήματος κατά τρόπο ώστε το τέλος υποδομής να μην υπερβαίνει κατά ποσοστό μεγαλύτερο από 100 % το ίδιο τέλος για ισοδύναμα οχή-

ματα που ικανοποιούν τα πιο αυστηρά πρότυπα εκπομπών. Οι υπάρχουσες συμβάσεις παραχώρησης δεν υπόκεινται στην απαίτηση αυτή μέχρις ότου ανανεωθεί η σύμβαση.

Ένα κράτος μέλος δύναται ωστόσο να παρεκκλίνει από την απαίτηση διαφοροποίησης του τέλους υποδομής αν:

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

Οιεσδήποτε τέτοιες παρεκκλίσεις ή απαλλαγές κοινοποιούνται στην Επιτροπή.

2. Εφόσον, σε περίπτωση ελέγχου, ο οδηγός ή, κατά περίπτωση, ο μεταφορέας αδυνατεί να παρουσιάσει τα δικαιολογητικά του οχήματος που απαιτούνται για την επιβεβαίωση της κλάσης EURO των εκπομπών του οχήματος, τα κράτη μέλη δύναται να επιβάλλουν διόδια μέχρι το μέγιστο προβλεπόμενο επίπεδο.

3. Το τέλος υποδομής επιτρέπεται επίσης να διαφοροποιείται με σκοπό τη μείωση της συμφόρησης, την ελαχιστοποίηση των ζημιών στην υποδομή και τη βέλτιστη δυνατή χρήση της σχετικής υποδομής ή την προώθηση της οδικής ασφάλειας, υπό τον όρο ότι:

- 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 επίπεδο του σταθμισμένου μέσου τέλους υποδομής, όπως προβλέπεται στο άρθρο 7β·
- δ) οι περίοδοι αιχμής κατά τις οποίες επιβάλλονται υψηλότερα τέλη υποδομής με σκοπό τη μείωση της συμφόρησης δεν υπερβαίνουν τις πέντε ώρες ημερησίως·
- ε) η διαφοροποίηση σχεδιάζεται και εφαρμόζεται με διαφάνεια και χωρίς να επηρεάζονται τα έσοδα σε τμήμα του οδικού δικτύου που παρουσιάζει προβλήματα συμφόρησης, με την προσφορά μειωμένων διοδίων για τους μεταφορείς που επιλέγουν να ταξιδέψουν κατά τη διάρκεια περιόδων εκτός κυκλοφοριακής αιχμής, και την επιβολή αυξημένων διοδίων στους μεταφορείς που ταξιδεύουν κατά τις ώρες αιχμής στο ίδιο τμήμα του οδικού δικτύου· και

στ) τα κράτη μέλη που επιθυμούν να καθιερώσουν τέτοια διαφοροποίηση ή να τροποποιήσουν ισχύουσα διαφοροποίηση ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή και της παρέχουν τις πληροφορίες που απαιτούνται προκειμένου να πληρούνται οι προϋποθέσεις. Με βάση τις παρεχόμενες πληροφορίες, η Επιτροπή δημοσιοποιεί και ενημερώνει τακτικά κατάλογο των περιόδων στις οποίες εφαρμόζεται η διαφοροποίηση, και των αντίστοιχων τελών.

4. Οι διαφοροποιήσεις κατά τις παραγράφους 1 και 3 δεν αποσκοπούν στην αύξηση των εσόδων από τα διόδια, και κάθε απρομελέτητη αύξηση των εσόδων αντισταθμίζεται με αλλαγές στη διάρθρωση της διαφοροποίησης οι οποίες πρέπει να εφαρμοστούν εντός διετίας από το τέλος του οικονομικού έτους κατά το οποίο παράγονται τα επιπλέον έσοδα.

Άρθρο 7η

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

α) όσον αφορά ρυθμίσεις περί διοδίων πλην των ρυθμίσεων περί διοδίων εκ παραχωρήσεως:

- τις τιμές μονάδος και λοιπές παραμέτρους που χρησιμοποιούν κατά τον υπολογισμό των διάφορων στοιχείων του κόστους υποδομής, και
- σαφείς πληροφορίες σχετικά με τα οχήματα που εμπίπτουν στις ρυθμίσεις περί διοδίων, 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) όσον αφορά ρυθμίσεις περί διοδίων που αφορούν διόδια εκ παραχωρήσεως:

- τις συμβάσεις παραχώρησης ή τις σημαντικές μεταβολές των συμβάσεων αυτών,
- τις βασικές πληροφορίες στις οποίες η αναθέτουσα αρχή στηρίξε την προκήρυξη της σύμβασης παραχώρησης, όπως αναφέρεται στο παράρτημα VII Β της οδηγίας 2004/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών (***) , οι πληροφορίες αυτές περιλαμβάνουν το κατ' εκτίμηση κόστος όπως ορίζεται στο άρθρο 7β παράγραφος 1 και προβλέπεται στην παραχώρηση, τον προβλεπόμενο φόρτο κυκλοφορίας ανά τύπο οχήματος, τα σχεδιαζόμενα επίπεδα διοδίων και τη γεωγραφική έκταση του δικτύου που διέπεται από τη σύμβαση παραχώρησης.

2. Εντός έξι μηνών από την παραλαβή όλων των αναγκαίων πληροφοριών σύμφωνα με την παράγραφο 1, η Επιτροπή γνωμοδοτεί επί της συμμόρφωσης με τις υποχρεώσεις του άρθρου 7ε. Οι γνώμες της Επιτροπής τίθενται στη διάθεση της επιτροπής του άρθρου 9γ.

3. Πριν από την επιβολή νέων ρυθμίσεων περί διοδίων με τέλος εξωτερικού κόστους, τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή:

α) ακριβείς πληροφορίες για τον προσδιορισμό των τμημάτων του οδικού δικτύου στα οποία πρόκειται να επιβληθεί τέλος εξωτερικού κόστους και περιγραφή της κλάσης των οχημάτων, του τύπου του οδικού δικτύου και των ακριβών χρονικών περιόδων βάσει των οποίων θα διαφοροποιείται το τέλος εξωτερικού κόστους:

β) το προβλεπόμενο σταθμισμένο μέσο τέλος εξωτερικού κόστους και τα προβλεπόμενα συνολικά έσοδα·

γ) κατά περίπτωση, την ονομασία της αρχής που έχει οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 7γ παράγραφος 4 για να καθορίζει το ποσό του τέλους, και τον εκπρόσωπό της·

δ) τις παραμέτρους, τα δεδομένα και τις πληροφορίες που απαιτούνται για να καταδειχτεί πώς εφαρμόστηκε η μέθοδος υπολογισμού που καθορίζει το παράρτημα IIIα.

4. Η Επιτροπή λαμβάνει απόφαση σχετικά με το αν τηρούνται οι προβλεπόμενες στα άρθρα 7β, 7γ, 7ι ή στο άρθρο 9 παράγραφος 2 υποχρεώσεις το αργότερο:

- α) εντός έξι μηνών από την υποβολή του φακέλου κατά την παράγραφο 3, ή
- β) κατά περίπτωση, εντός συμπληρωματικού τριμήνου μετά την παραλαβή πρόσθετων πληροφοριών τις οποίες ζήτησε η Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 3.

Το οικείο κράτος μέλος προσαρμόζει το τέλος εξωτερικού κόστους προκειμένου να συμμορφωθεί με την απόφαση. Η απόφαση της Επιτροπής κοινοποιείται στην επιτροπή του άρθρου 9γ, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

Άρθρο 7θ

1. Τα κράτη μέλη δεν προβλέπουν εκπτώσεις ή μειώσεις για οιονδήποτε χρήση όσον αφορά τη συνιστώσα “τέλος εξωτερικού κόστους” των διοδίων.

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

- α) η προκύπτουσα διάρθρωση τελών είναι αναλογική, δημοσιοποιείται ανοικτά και προσφέρεται σε όλους τους χρήστες επί ίσους όρους και δεν επιφέρει μετακύλιση του πρόσθετου κόστους σε άλλους χρήστες υπό τη μορφή υψηλότερων διοδίων·
- β) οι εν λόγω εκπτώσεις ή μειώσεις έχουν ως αποτέλεσμα πραγματική εξοικονόμηση των διοικητικών δαπανών· και
- γ) δεν υπερβαίνουν το 13 % του τέλους υποδομής το οποίο καταβάλλουν ισοδύναμα οχήματα που δεν είναι επιλέξιμα για την έκπτωση ή τη μείωση.

3. Με την επιφύλαξη των προϋποθέσεων του άρθρου 7ζ παράγραφος 3 στοιχείο β) και του άρθρου 7ζ παράγραφος 4, το ύψος των διοδίων επιτρέπεται, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, ήτοι για συγκεκριμένα έργα υψηλού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος που προσδιορίζονται στο παράρτημα III της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ, 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 οδικών μεταφορών. Η επακόλουθη διάρθρωση της χρέωσης είναι γραμμική, αναλογική, δημοσιοποιείται και προσφέρεται σε όλους τους χρήστες επί ίσους όρους και δεν επιφέρει μετακύλιση του πρόσθετου κόστους σε άλλους χρήστες υπό τη μορφή υψηλότερων διοδίων. Η Επιτροπή επαληθεύει την τήρηση των εν λόγω προϋποθέσεων πριν από την εφαρμογή της εν λόγω διάρθρωσης χρέωσης.

Άρθρο 7ι

1. Τα διόδια και τέλη χρήσης επιβάλλονται, 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 μεταφορείς να καταβάλλουν διόδια και τέλη χρήσης όλο το 24ωρο, τουλάχιστον σε σημαντικά σημεία πωλήσεων, χρησιμοποιώντας τα συνήθη μέσα πληρωμής, εντός και εκτός των κρατών μελών στα οποία επιβάλλονται τα τέλη αυτά. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τις κατάλληλες εγκαταστάσεις στα σημεία πληρωμής των διοδίων και των τελών χρήσης, προκειμένου να τηρούνται τα συνήθη πρότυπα ασφαλείας του οδικού δικτύου.

2. Οι ρυθμίσεις για την εισπραξη διοδίων 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 και τέλη χρήσης αποκλειστικά μέσω συστήματος που απαιτεί τη χρήση συσκευής εγκατεστημένης επί του οχήματος, εξασφαλίζει ότι οι χρήστες έχουν τη δυνατότητα να προμηθεύονται, βάσει εύλογων διοικητικών και οικονομικών ρυθμίσεων, κατάλληλες συσκευές οι οποίες τοποθετούνται επί του οχήματος και οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις της οδηγίας 2004/52/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων στην Κοινότητα (****).

3. Σε περίπτωση που κράτος μέλος επιβάλλει διόδια σε όχημα, το συνολικό ποσό των διοδίων, το ποσό του τέλους υποδομής και/ή το ποσό του τέλους εξωτερικού κόστους αναφέρονται σε απόδειξη που χορηγείται στον μεταφορέα, κατά το δυνατόν με ηλεκτρονικά μέσα.

4. Όταν είναι οικονομικά εφικτό, τα κράτη μέλη διενεργούν την επιβολή και εισπραξη τέλους εξωτερικού κόστους μέσω ηλεκτρονικού συστήματος το οποίο πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου 2 παράγραφος 1 της οδηγίας 2004/52/EK. Η Επιτροπή προωθεί τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών που θα μπορούσε να αποδειχτεί αναγκαία για την εξασφάλιση διαλειτουργικότητας μεταξύ των ηλεκτρονικών συστημάτων εισπραξης διοδίων σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

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 και/ή τελών χρήσης των υποδομών, να προβλέπουν κατάλληλη αντιστάθμιση των εν λόγω τελών.

(*) ΕΕ L 370 της 31.12.1985, σ. 8.

(**) ΕΕ L 204 της 5.8.2010, σ. 1.

(***) ΕΕ L 134 της 30.4.2004, σ. 114.

(****) ΕΕ L 166 της 30.4.2004, σ. 124.».

3) Μετά το άρθρο 8α, προστίθεται το ακόλουθο άρθρο:

Άρθρο 8β

1. Δύο ή περισσότερα κράτη μέλη επιτρέπεται να συνεργάζονται για την καθιέρωση κοινού συστήματος διοδίων που θα

εφαρμόζεται από κοινού στο σύνολο της επικράτειάς τους. Στην περίπτωση αυτή, τα εν λόγω κράτη μέλη εξασφαλίζουν την ενημέρωση της Επιτροπής σχετικά με τη συνεργασία αυτή, καθώς και με τη μετέπειτα λειτουργία και ενδεχόμενη τροποποίηση του συστήματος.

2. Το κοινό σύστημα διοδίων υπόκειται στους όρους που καθορίζονται στα άρθρα 7 έως 7ια. Άλλα κράτη μέλη έχουν δυνατότητα προσχώρησης στο κοινό σύστημα.».

4) Στο άρθρο 9, οι παράγραφοι 1α και 2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1α. Η παρούσα οδηγία δεν εμποδίζει την επιβολή ρυθμιστικών τελών εκ μέρους των κρατών μελών, εφόσον τα τέλη αυτά δεν δημιουργούν διακρίσεις και αποβλέπουν ειδικά στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης ή στην καταπολέμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, συμπεριλαμβανομένης της κακής ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα, σε οδούς ευρισκόμενες σε αστική περιοχή, συμπεριλαμβανομένων των οδών διευρωπαϊκού δικτύου που διασχίζουν αστικές περιοχές.

2. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τη χρήση των εσόδων που θα συγκεντρωνούν δυνάμει της παρούσας οδηγίας. Προκειμένου να καταστεί δυνατή η συνολική ανάπτυξη του δικτύου μεταφορών, τα έσοδα από τη χρέωση της υποδομής και τον καταλογισμό του εξωτερικού κόστους, ή το χρηματικό τους ισοδύναμο, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται προς όφελος του τομέα μεταφορών, για να βελτιστοποιηθεί το σύστημα μεταφορών στο σύνολό του. Ειδικότερα, τα έσοδα από τα τέλη εξωτερικού κόστους, ή το χρηματικό τους ισοδύναμο, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για να γίνουν πιο βιώσιμες οι μεταφορές, μεταξύ άλλων για ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα:

- α) την αποτελεσματικότερη τιμολόγηση·
- β) τη μείωση της λόγω της οδικής κυκλοφορίας ρύπανσης στην πηγή·
- γ) τον μετριασμό των επιπτώσεων της λόγω της οδικής κυκλοφορίας ρύπανσης στην πηγή·
- δ) τη βελτίωση των ενεργειακών επιδόσεων των οχημάτων και των επιδόσεων τους όσον αφορά τις εκπομπές CO₂·
- ε) την ανάπτυξη εναλλακτικών υποδομών για τους χρήστες των μεταφορών και/ή τη διεύρυνση της ικανότητας·
- στ) την υποστήριξη του πανευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών·
- ζ) τη βέλτιστη χρήση των υλικοτεχνικών μέσων·
- η) τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και
- θ) την εξασφάλιση ασφαλών χώρων στάθμευσης.

Η παρούσα παράγραφος θεωρείται ότι έχει εφαρμογή για τα κράτη μέλη τα οποία διαθέτουν και εφαρμόζουν πολιτικές δημοσιονομικής και οικονομικής στήριξης που μοχλεύουν την οικονομική υποστήριξη του διευρωπαϊκού δικτύου και έχουν ισοδυναμούν χρηματικά τουλάχιστον με το 15 % των εσόδων που συλλέγονται από τα τέλη υποδομής και τον καταλογισμό του εξωτερικού κόστους σε κάθε κράτος μέλος.».

5) Τα άρθρα 9β και 9γ αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

Άρθρο 9β

Η Επιτροπή διευκολύνει τον διάλογο και την ανταλλαγή τεχνολογίας μεταξύ κρατών μελών όσον αφορά την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, και ιδίως των παραρτημάτων της.

Άρθρο 9γ

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση των κανόνων και των γενικών αρχών σχετικά με τους μηχανισμούς ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (*).

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Άρθρο 9δ

Η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά:

— την προσαρμογή του παραρτήματος 0 στο κεκτημένο της Ένωσης,

— την προσαρμογή των τύπων των τμημάτων 4.1 και 4.2 του παραρτήματος IIIα στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο.

Οι διαδικασίες των άρθρων 9ε, 9στ και 9ζ ισχύουν για τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αναφέρονται στο παρόν άρθρο.

Άρθρο 9ε

1. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 9δ εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για αόριστο χρονικό διάστημα.

2. Μόλις εκδώσει μία κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτοχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

3. Η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τους όρους των άρθρων 9στ και 9ζ.

Άρθρο 9στ

1. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 9δ εξουσιοδότηση ανακαλείται από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο.

2. Το θεσμικό όργανο που κίνησε εσωτερική διαδικασία για να αποφασίσει εάν πρόκειται να ανακαλέσει την εξουσιοδότηση επιδιώκει να ενημερώσει σχετικά το άλλο θεσμικό όργανο και την Επιτροπή, εντός ευλόγου διαστήματος πριν από τη λήψη της τελικής απόφασης, αναφέροντας την εξουσιοδότηση που ενδέχεται να ανακαλέσει καθώς και τους πιθανούς λόγους της εν λόγω ανάκλησης.

3. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση και αρχίζει να ισχύει αμέσως ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία την οποία διευκρινίζει. Δεν επηρεάζει το κύρος των ήδη εν ισχύι κατ' εξουσιοδότηση πράξεων. Δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 9ζ

1. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο δύνανται να διατυπώσουν αντιρρήσεις για μία κατ' εξουσιοδότηση πράξη εντός δύο μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησής.

Κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου, η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες.

2. Αν, κατά τη λήξη αυτής της περιόδου, ούτε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ούτε το Συμβούλιο προβάλουν αντίρρηση στην κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η κατ' εξουσιοδότηση πράξη δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* και αρχίζει να ισχύει από την ημερομηνία που ορίζεται στις διατάξεις της.

Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* και αρχίζει να ισχύει πριν από τη λήξη της περιόδου αυτής εφόσον το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή για την πρόθεσή τους να μην προβάλουν αντιρρήσεις.

3. Αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντίρρηση σε μία κατ' εξουσιοδότηση πράξη, αυτή δεν τίθεται σε ισχύ. Το θεσμικό όργανο που διατυπώνει αντίρρηση για την κατ' εξουσιοδότηση πράξη εκθέτει τους σχετικούς λόγους.

(*) ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13.».

6) Στο άρθρο 10 παράγραφος 1, ο όρος «Ευρωπαϊκές Κοινότητες» αντικαθίστανται από τον όρο «Ευρωπαϊκή Ένωση».

7) Μετά το άρθρο 10, προστίθεται το ακόλουθο άρθρο:

Άρθρο 10α

1. Τα ποσά σε ευρώ που ορίζονται στο παράρτημα II και τα ποσά σε λεπτά που ορίζονται στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος IIIβ αναθεωρούνται ανά διετία αρχής γενομένης από την 1η Ιανουαρίου 2013 προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι αλλαγές του πανευρωπαϊκού εναρμονισμένου δείκτη των τιμών καταναλωτή, εξαιρουμένης της ενέργειας και των μη μεταποιημένων προϊόντων [όπως δημοσιεύεται από την Επιτροπή (Eurostat)].

Τα ποσά προσαρμόζονται αυτομάτως, αυξάνοντας το βασικό ποσό σε ευρώ ή σε λεπτά κατά το ποσοστό μεταβολής του εν λόγω δείκτη. Τα ποσά που προκύπτουν στρογγυλοποιούνται στο πλησιέστερο ευρώ όσον αφορά το παράρτημα II, στρογγυλοποιούνται στο πλησιέστερο δέκατο του λεπτού όσον αφορά τον πίνακα 1 του παραρτήματος IIIβ και στρογγυλοποιούνται στο πλησιέστερο εκατοστό του λεπτού όσον αφορά τον πίνακα 2 του παραρτήματος IIIβ.

2. Η Επιτροπή δημοσιεύει στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* τα προσαρμοσμένα ποσά που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και τα εν λόγω προσαρμοσμένα ποσά αρχίζουν να ισχύουν την πρώτη ημέρα του μήνα που ακολουθεί τη δημοσίευσή τους.

8) Το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

Άρθρο 11

1. Έως τις 16 Οκτωβρίου 2014 και ακολούθως ανά τετραετία, τα κράτη μέλη που επιβάλλουν τέλος εξωτερικού κόστους και/ή τέλος υποδομής συντάσσουν έκθεση σχετικά με τα διόδια, συμπεριλαμβανομένων των διοδίων εκ παραχωρήσεως, που επιβάλλονται στην επικράτεια τους και τη διαβιβάζουν στην Επιτροπή, η οποία εν συνεχεία την προωθεί στα λοιπά

κράτη μέλη. Η εν λόγω έκθεση μπορεί να μην περιλαμβάνει ρυθμίσεις επιβολής διοδίων οι οποίες ήδη ίσχυαν στις 10 Ιουνίου 2008 και οι οποίες δεν περιλαμβάνουν τέλη εξωτερικού κόστους, εφόσον οι εν λόγω ρυθμίσεις παραμένουν εν ισχύ και δεν έχουν υποστεί ουσιαστική τροποποίηση. Η εν λόγω έκθεση περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με:

- α) το σταθμισμένο μέσο τέλος εξωτερικού κόστους και τα συγκεκριμένα ποσά που εισπράττονται για κάθε συνδυασμό κλάσης οχημάτων, τύπου οδικού δικτύου και χρονικής περιόδου·
- β) τη διακύμανση των τελών υποδομής ανάλογα με το είδος του οχήματος και τη χρονική περίοδο·
- γ) το σταθμισμένο μέσο τέλος υποδομής και τα συνολικά έσοδα από τα τέλη υποδομής·
- δ) το σύνολο των εσόδων από τέλη εξωτερικού κόστους και
- ε) τα μέτρα που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή του άρθρου 9 παράγραφος 2.

2. Έως τις 16 Οκτωβρίου 2015, η Επιτροπή, επικουρούμενη από την επιτροπή του άρθρου 9γ, υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο περί της εφαρμογής και των αποτελεσμάτων της παρούσας οδηγίας, ιδίως όσον αφορά την αποτελεσματικότητα των διατάξεων που αφορούν την ανάκτηση του κόστους σχετικά με τη ρύπανση λόγω κυκλοφορίας και την ένταξη οχημάτων άνω των 3,5 και κάτω των 12 τόνων. Στην έκθεση αναλύονται επίσης, με βάση συνεχή παρακολούθηση, και αξιολογούνται, μεταξύ άλλων:

- α) η αποτελεσματικότητα των μέτρων που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία, προκειμένου να αντιμετωπισθούν οι αρνητικές επιπτώσεις των οδικών μεταφορών, λαμβάνοντας υπόψη ιδίως τις επιπτώσεις για τα γεωγραφικά απομονωμένα και περιφερειακά κράτη μέλη·
- β) τα αποτελέσματα της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας σε άμεσους χρήστες όσον αφορά την επίτευξη των πλέον φιλικών προς το περιβάλλον και αποτελεσματικών λύσεων στον τομέα των μεταφορών και θα περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με την εισαγωγή τελών με βάση την απόσταση·
- γ) η εφαρμογή και το αποτέλεσμα της διακύμανσης των τελών υποδομής, όπως αναφέρεται στο άρθρο 7ζ, στη μείωση της τοπικής ατμοσφαιρικής ρύπανσης και συμφόρησης. Στην έκθεση αξιολογείται αν η μέγιστη διαφοροποίηση και η περίοδος αιχμής σύμφωνα με το άρθρο 7ζ επαρκούν για να διασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία του μηχανισμού διαφοροποίησης·
- δ) η επιστημονική πρόοδος όσον αφορά την εκτίμηση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών για τον σκοπό της ενσωμάτωσής του· και
- ε) η πρόοδος όσον αφορά την επιβολή τελών στους χρήστες των οδών, και τρόποι για την εναρμόνιση των συστημάτων χρέωσης που εφαρμόζονται στα οχήματα επαγγελματικής χρήσης.

Στην έκθεση αξιολογούνται επίσης η χρήση ηλεκτρονικών συστημάτων για την επιβολή και εισπράξη τελών υποδομής και εξωτερικού κόστους και ο βαθμός διαλειτουργικότητάς τους σύμφωνα με την οδηγία 2004/52/ΕΚ.

3. Η έκθεση αυτή συνοδεύεται, αν είναι σκόπιμο, από πρόταση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για περαιτέρω αναθεώρηση της παρούσας οδηγίας.

4. Έως τις 16 Οκτωβρίου 2012, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στην οποία συνοψίζονται τα άλλα μέτρα, όπως οι ρυθμιστικές πολιτικές, οι οποίες υιοθετούνται για την ενσωμάτωση του εξωτερικού κόστους που σχετίζεται με το περιβάλλον, τον θόρυβο και την υγεία από όλους τους τρόπους μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένης της νομικής βάσης και των μέγιστων τιμών που έχουν χρησιμοποιηθεί.

Προκειμένου να διασφαλιστεί θεμιτός ανταγωνισμός μεταξύ όλων των τρόπων μεταφοράς, ενώ συγχρόνως θα επιβάλλονται τέλη στο εξωτερικό κόστος όλων των τρόπων μεταφοράς, η Επιτροπή συμπεριλαμβάνει χρονοδιάγραμμα των μέτρων που πρέπει ακόμη να ληφθούν για την αντιμετώπιση των άλλων τρόπων μεταφοράς ή οχημάτων και/ή των στοιχείων εξωτερικού κόστους που δεν έχουν ακόμη ληφθεί υπόψη, με συνεκτίμηση της προόδου στην αναθεώρηση της οδηγίας 2003/96/ΕΚ, 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.».

9) Το παράρτημα III τροποποιείται ως εξής:

α) η πρώτη παράγραφος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Το παρόν παράρτημα καθορίζει τις βασικές αρχές για τον υπολογισμό του σταθμισμένου μέσου τελους υποδομής, ώστε να αντικατοπτρίζεται το άρθρο 7β παράγραφος 1. Η υποχρέωση να συνδέονται τα τέλη υποδομών με το κόστος δεν θίγει την ευχέρεια των κρατών μελών να επιλέγουν, σύμφωνα με το άρθρο 7β παράγραφος 2, να μην ανακτούν το κόστος εξ ολοκλήρου μέσω των εσόδων από τα τέλη υποδομών, ούτε την ευχέρειά τους, σύμφωνα με το άρθρο 7στ, να διαφοροποιούν τα ποσά συγκεκριμένων τελών υποδομών πέραν του μέσου ύψους.»

β) στη δεύτερη παράγραφο, ο όρος «Κοινότητα» αντικαθίσταται από τον όρο «Ένωση»·

γ) στο σημείο 1 δεύτερη περίπτωση, οι λέξεις «άρθρο 7α παράγραφος 1» αντικαθίστανται από τις λέξεις «άρθρο 7β παράγραφος 2».

10) Μετά το παράρτημα III, παρεμβάλλεται το κείμενο που παρατίθεται στο παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο έως τις 16 Οκτωβρίου 2013. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο αυτών των διατάξεων.

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

Οι υποχρεώσεις μεταφοράς και εφαρμογής της παρούσας οδηγίας δεν ισχύουν για τα κράτη μέλη, εφόσον δεν επιβάλλονται διόδια ή τέλη χρήσης στο έδαφός τους.

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.

Άρθρο 3

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 27 Σεπτεμβρίου 2011.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

J. BUZEK

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

M. DOWGIELEWICZ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IIIα

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΕΛΟΥΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

Το παρόν παράρτημα καθορίζει τις ελάχιστες απαιτήσεις για την επιβολή τέλους εξωτερικού κόστους και για τον υπολογισμό του μέγιστου σταθμισμένου μέσου τέλους εξωτερικού κόστους.

1. Καλυπτόμενα τμήματα του οδικού δικτύου

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

Εφόσον κράτος μέλος επιλέγει την επιβολή τέλους εξωτερικού κόστους μόνο σε τμήμα ή τμήματα του οδικού δικτύου που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, το τμήμα ή τα τμήματα επιλέγονται μετά από αξιολόγηση με την οποία διαπιστώνεται ότι:

- η χρήση του οδικού δικτύου όπου θα επιβληθεί το τέλος εξωτερικού κόστους από τα οχήματα προκαλεί ζημιές στο περιβάλλον και/ή συμφόρηση μεγαλύτερες από εκείνες που προκαλούνται κατά μέσον όρο σε άλλα τμήματα του οδικού δικτύου που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας και δεν υπόκεινται σε τέλος εξωτερικού κόστους, ή
- η επιβολή τέλους εξωτερικού κόστους σε άλλα τμήματα του οδικού δικτύου που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας ίσως να έχει αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον ή στην οδική ασφάλεια, ή ότι η επιβολή και είσπραξη τέλους εξωτερικού κόστους στα εν λόγω τμήματα θα έχει ως αποτέλεσμα δυσανάλογες δαπάνες.

2. Καλυπτόμενα οχήματα, οδικά δίκτυα και χρονικά διαστήματα

Το κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή τον καθορισμό της κλάσης των οχημάτων βάσει της οποίας διαφοροποιούνται τα διόδια. Κοινοποιεί επίσης στην Επιτροπή τις τοποθεσίες του οδικού δικτύου που υπόκεινται σε υψηλότερα τέλη εξωτερικού κόστους [εφεξής "προαστιακά οδικά δίκτυα (συμπεριλαμβανομένων των αυτοκινητοδρόμων)"] και του οδικού δικτύου που υπόκεινται σε χαμηλότερα τέλη εξωτερικού κόστους [εφεξής "υπεραστικά οδικά δίκτυα (συμπεριλαμβανομένων των αυτοκινητοδρόμων)"].

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

Η διαίρεση των οδικών δικτύων σε προαστιακά οδικά δίκτυα (συμπεριλαμβανομένων των αυτοκινητοδρόμων) και σε υπεραστικά οδικά δίκτυα (συμπεριλαμβανομένων των αυτοκινητοδρόμων) και ο καθορισμός των χρονικών περιόδων στηρίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια που σχετίζονται με το επίπεδο έκθεσης του οδικού δικτύου και του γύρω χώρου σε ρύπανση, όπως για παράδειγμα η πυκνότητα του πληθυσμού και ο ετήσιος αριθμός αιχμών ρύπανσης που μετρώνται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία. Τα κριτήρια περιλαμβάνονται στην κοινοποίηση.

3. Ύψος του τέλους

Για κάθε κλάση οχημάτων, τύπο οδικού δικτύου και χρονική περίοδο, το κράτος μέλος ή, κατά περίπτωση, η ανεξάρτητη αρχή καθορίζει ενιαίο συγκεκριμένο ποσό. Η προκύπτουσα διάρθρωση της χρέωσης, συμπεριλαμβανομένων του χρόνου έναρξης και του χρόνου λήξης κάθε νυκτερινής περιόδου, όταν το τέλος εξωτερικού κόστους περιλαμβάνει το κόστος της ηχορρύπανσης, 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 επίσης αφού ληφθεί υπόψη ο κίνδυνος παράκαμψης της κυκλοφορίας σε συνδυασμό με την έλλειψη δυσμενών επιπτώσεων στην οδική ασφάλεια, στο περιβάλλον και στη 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 επιλέγει να συμπεριλάβει στο τέλος εξωτερικού κόστους ολόκληρο ή μέρος του κόστους της ατμοσφαιρικής ρύπανσης λόγω κυκλοφορίας, το κράτος μέλος ή, κατά περίπτωση, η ανεξάρτητη αρχή υπολογίζει το επιτρεπόμενο κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης λόγω κυκλοφορίας εφαρμόζοντας τους ακόλουθους μαθηματικούς τύπους ή χρησιμοποιώντας τις τιμές μονάδας του πίνακα 1 του παραρτήματος IIIβ, εάν οι δεύτερες είναι χαμηλότερες:

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

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 2001/81/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2001, σχετικά με εθνικά ανώτατα όρια εκπομπών για ορισμένους ατμοσφαιρικούς ρύπους ⁽¹⁾ [για τις οποίες απαιτείται να χρησιμοποιηθεί ο Οδηγός απογραφής εκπομπών EMEP/CORINAIR ⁽²⁾]. Το κόστος των ρύπων υπολογίζεται από το κράτος μέλος ή, κατά περίπτωση, από την ανεξάρτητη αρχή, με τις πλέον εξελιγμένες μεθόδους.

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, υπό την προϋπόθεση ότι τα αποτελέσματα δεν υπερβαίνουν τις τιμές μονάδας που αναφέρονται στον πίνακα 1 του παραρτήματος ΙΙΙβ για κάθε κλάση οχημάτων.

4.2. Κόστος ηχορρύπανσης λόγω κυκλοφορίας

Όταν κράτος μέλος επιλέγει να συμπεριλάβει ολόκληρο ή μέρος του κόστους της ηχορρύπανσης λόγω κυκλοφορίας στο τέλος εξωτερικού κόστους, το κράτος μέλος ή, κατά περίπτωση, η ανεξάρτητη αρχή υπολογίζει το επιτρεπόμενο κόστος της ηχορρύπανσης λόγω κυκλοφορίας εφαρμόζοντας τους ακόλουθους μαθηματικούς τύπους ή χρησιμοποιώντας τις τιμές μονάδας του πίνακα 2 του παραρτήματος ΙΙΙβ, εάν οι δεύτερες είναι χαμηλότερες:

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

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

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

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 επιβατηγών 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 μην υπερβαίνει το NCV_j (ημερησίως).

Η ηχορρύπανση λόγω κυκλοφορίας αφορά τον αντίκτυπο στα επίπεδα θορύβου που μετρώνται πλησίον του σημείου έκθεσης και πίσω από τυχόν ηχοπετάσματα.

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, της 25ης Ιουνίου 2002, σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου ⁽³⁾.

Το κόστος ανά πρόσωπο που εκτίθεται σε στάθμη θορύβου k υπολογίζεται από το κράτος μέλος ή, κατά περίπτωση, από την ανεξάρτητη αρχή, με τις πλέον εξελιγμένες μεθόδους.

Η σταθμισμένη μέση ημερήσια κυκλοφορία προϋποθέτει συντελεστή ισοδυναμίας “ e ” το πολύ 4 ανάμεσα σε βαρέα φορτηγά οχήματα και επιβατηγά αυτοκίνητα.

⁽¹⁾ ΕΕ L 309 της 27.11.2001, σ. 22.

⁽²⁾ Μεθοδολογία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος <http://reports.eea.europa.eu/EMEP/CORINAIR5/>

⁽³⁾ ΕΕ L 189 της 18.7.2002, σ. 12.

Το κράτος μέλος ή, κατά περίπτωση, η ανεξάρτητη αρχή επιτρέπεται να εφαρμόζει επιστημονικώς αποδεδειγμένες εναλλακτικές μεθόδους για τον υπολογισμό της τιμής του κόστους του θορύβου, υπό την προϋπόθεση ότι τα αποτελέσματα δεν υπερβαίνουν τις τιμές μονάδας που αναφέρονται στον πίνακα 2 του παραρτήματος IIIβ.

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. Αν ορισθούν διαφοροποιημένα τέλη θορύβου, τα τέλη για τα πλέον θορυβώδη οχήματα δεν υπερβαίνουν τις τιμές μονάδας που προβλέπονται στον πίνακα 2 του παραρτήματος IIIβ και ποσό τετραπλό του τέλους θορύβου που επιβάλλεται για τα λιγότερο θορυβώδη οχήματα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IIIβ

ΜΕΓΙΣΤΟ ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΟ ΜΕΣΟ ΤΕΛΟΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

Στο παρόν παράρτημα ορίζονται οι παράμετροι οι οποίες πρέπει να χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό του μέγιστου σταθμισμένου μέσου τέλους εξωτερικού κόστους.

1. Μέγιστο κόστος ατμοσφαιρικής ρύπανσης λόγω κυκλοφορίας:

Πίνακας 1: Μέγιστο επιτρεπόμενο κόστος ατμοσφαιρικής ρύπανσης

Λεπτά/οχηματοχλιόμετρο	Προαστιακό οδικό δίκτυο (συμπεριλαμβανομένων αυτοκινητοδρόμων)	Υπεραστικό οδικό δίκτυο (συμπεριλαμβανομένων αυτοκινητοδρόμων)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	0	0
μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2013	3	2
EURO VI	0	0
μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2017	2	1
Λιγότερο ρυπογόνα από την κατηγορία EURO VI	0	0

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

2. Μέγιστο κόστος ηχορρύπανσης λόγω κυκλοφορίας

Πίνακας 2: Μέγιστο επιτρεπόμενο κόστος θορύβου

Λεπτά/οχηματοχλιόμετρο	Ημέρα	Νύχτα
Προαστιακό οδικό δίκτυο (συμπεριλαμβανομένων αυτοκινητοδρόμων)	1,1	2
Υπεραστικό οδικό δίκτυο (συμπεριλαμβανομένων αυτοκινητοδρόμων)	0,2	0,3

Οι τιμές του πίνακα 2 είναι δυνατόν να πολλαπλασιαστούν επί συντελεστή έως 2 σε ορεινές περιοχές εφόσον αυτό δικαιολογείται από την κλίση του οδοστρώματος, τις αναστροφές θερμοκρασίας και/ή το φαινόμενο λεκανοπεδίου σε κοιλάδες.».

ΔΗΛΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΥΣ ΠΙΝΑΚΕΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

«Η Επιτροπή υπενθυμίζει τη δέσμευσή της να διασφαλίσει ότι τα κράτη μέλη θα καταρτίσουν και θα της κοινοποιήσουν, στο πλαίσιο της μεταφοράς της ενωσιακής νομοθεσίας, πίνακες συσχέτισης στους οποίους θα παρουσιάζεται η αντιστοιχία μεταξύ των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό τους δίκαιο και της οδηγίας της ΕΕ, προς το συμφέρον των πολιτών, για τη βελτίωση της νομοθεσίας και την αύξηση της νομικής διαφάνειας, και για τη διευκόλυνση του ελέγχου της συμμόρφωσης των εθνικών κανόνων προς τις διατάξεις της ΕΕ.

Η Επιτροπή εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι δεν υποστηρίχτηκε η διάταξη που περιλαμβάνεται στην πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ευρωπαϊκό σήμα κυκλοφορίας), να καταστεί υποχρεωτική η κατάρτιση πινάκων αντιστοιχίας.

Η Επιτροπή, επιδεικνύοντας πνεύμα συμβιβασμού και για να εξασφαλίσει την άμεση έγκριση της πρότασης, προτίθεται να δεχτεί την αντικατάσταση της υποχρεωτικής διάταξης για τους πίνακες αντιστοιχίας που περιλαμβάνεται στο κείμενο, με σχετική αιτιολογική σκέψη που ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να ακολουθήσουν την πρακτική αυτή. Θα υποβάλει ενημέρωση μέσα σε ένα δωδεκάμηνο από την έγκριση της παρούσας συμφωνίας στην ολομέλεια και θα συντάξει έκθεση στο τέλος της προθεσμίας μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο, σχετικά με την πρακτική των κρατών μελών να συντάσσουν και να δημοσιοποιούν, προς ίδιο όφελος και προς το συμφέρον της Ένωσης, τους δικούς τους πίνακες, στους οποίους θα παρουσιάζεται, όσο το δυνατόν λεπτομερέστερα, ο συσχετισμός μεταξύ της παρούσας οδηγίας και των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο.

Ωστόσο, η θέση που λαμβάνει η Επιτροπή στο θέμα δεν πρέπει να θεωρηθεί ότι δημιουργεί προηγούμενο. Η Επιτροπή θα συνεχίσει τις προσπάθειές της για να βρει, μαζί με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, κατάλληλη λύση στο συγκεκριμένο οριζόντιο θεσμικό ζήτημα.»

ΔΗΛΩΣΗ ΤΗΣ ΟΥΓΓΡΙΚΗΣ, ΠΟΛΩΝΙΚΗΣ, ΔΑΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΠΡΟΕΔΡΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

«Δηλώνεται ότι η συμφωνία που επιτεύχθηκε μεταξύ του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου κατά τον τριμερή διάλογο της 23ης Μαΐου 2011 σχετικά με την οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ευρωπαϊκό σήμα κυκλοφορίας) δεν προδικάζει την έκβαση των διοργανικών διαπραγματεύσεων για τους πίνακες αντιστοιχίας.»

ΔΗΛΩΣΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

«Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εκφράζει τη λύπη του για το γεγονός ότι το Συμβούλιο δεν ήταν διατεθειμένο να αποδεχτεί την υποχρεωτική δημοσίευση των πινάκων αντιστοιχίας στο πλαίσιο της τροποποίησης της οδηγίας 1999/62/ΕΚ. Δηλώνει ότι η συμφωνία που επιτεύχθηκε μεταξύ του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου κατά τον τριμερή διάλογο της 23ης Μαΐου 2011 σχετικά με την οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ευρωπαϊκό σήμα κυκλοφορίας) δεν προδικάζει την έκβαση των διοργανικών διαπραγματεύσεων για τους πίνακες αντιστοιχίας.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζητεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να το πληροφορήσει μέσα σε δώδεκα μήνες από την έγκριση της παρούσας συμφωνίας στην ολομέλεια και να συντάξει έκθεση στο τέλος της προθεσμίας για τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο, σχετικά με την πρακτική των κρατών μελών να συντάσσουν και να δημοσιοποιούν, προς ίδιο όφελος και προς το συμφέρον της Ένωσης, τους δικούς τους πίνακες, στους οποίους θα παρουσιάζεται, όσο το δυνατόν λεπτομερέστερα, ο συσχετισμός μεταξύ της παρούσας οδηγίας και των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο.»
