I

(Ανακοινώσεις)

ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΚΟΙΝΗ ΘΕΣΗ (ΕΚ) αριθ. 33/2005

που καθορίστηκε από το Συμβούλιο στις 6 Σεπτεμβρίου 2005

για την έκδοση της οδηγίας 2005/.../ΕΚ ΤΟΥ Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., για τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής

(2005/C 275 E/01)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999 ([1]), και ιδίως το άρθρο 7,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ([2]),

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ([3]),

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης ([4]),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η εξάλειψη των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων μεταφορών στα κράτη μέλη, η ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας απαιτούν την καθιέρωση δίκαιων μηχανισμών για τον καταλογισμό του κόστους χρήσης των υποδομών στους μεταφορείς. Με την έκδοση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ, έχει ήδη επιτευχθεί κάποιος βαθμός εναρμόνισης.

(2) Ένα δικαιότερο σύστημα επιβολής τελών για τη χρήση των οδικών υποδομών είναι αποφασιστικής σημασίας προκειμένου να ενθαρρυνθεί η βιωσιμότητα των μεταφορών στην Κοινότητα. Ο στόχος να βελτιστοποιηθεί η χρήση του υφιστάμενου οδικού δικτύου και να μειωθεί αισθητά ο αρνητικός της αντίκτυπος θα πρέπει να επιτευχθεί χωρίς να επιβαρυνθούν περισσότερο οι μεταφορείς, έτσι ώστε να εξασφαλισθεί η υγιής οικονομική ανάπτυξη και η ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

(3) Στη Λευκή Βίβλο για την «Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών έως το έτος 2010: η ώρα των επιλογών», η Επιτροπή ανήγγειλε την πρόθεσή της να προτείνει οδηγία για την επιβολή τελών για τη χρήση των οδικών υποδομών. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, κατά την έγκριση της έκθεσης για τα συμπεράσματα της Λευκής Βίβλου στις 12 Φεβρουαρίου 2003, επιβεβαίωσε την ανάγκη επιβολής τελών για τη χρήση των υποδομών. Κατόπιν του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Γκέτεμποργκ στις 15 Ιουνίου 2001, το οποίο επέσυρε την ιδιαίτερη προσοχή στο ζήτημα της βιωσιμότητας των μεταφορών, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Κοπεγχάγης στις 12 και 13 Δεκεμβρίου 2002 και το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο των Βρυξελλών στις 20 και 21 Μαρτίου 2003, χαιρέτισαν επίσης και αυτά την πρόθεση της Επιτροπής να υποβάλει νέα οδηγία για την «Ευρωβινιέτα».

(4) Η οδηγία 1999/62/ΕΚ λαμβάνει υπόψη, για τους σκοπούς καθορισμού διοδίων, το κόστος κατασκευής, λειτουργίας, συντήρησης και ανάπτυξης των υποδομών. Χρειάζεται να προβλεφθεί ειδική διάταξη για να διασφαλισθεί η σαφήνεια όσον αφορά το κόστος κατασκευής το οποίο μπορεί να λαμβάνεται υπόψη.

([1]) ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την πράξη προσχώρησης του 2003.
([2]) ΕΕ C 241 της 28.9.2004, σ. 58.
([3]) ΕΕ C 109 της 30.4.2004, σ. 14.
([4]) Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 20ής Απριλίου 2004 (ΕΕ C 104 E της 30.4.2004, σ. 372) και κοινή θέση του Συμβουλίου της 6ης Σεπτεμβρίου 2005 και γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ... (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην ΕΕ).

(5) Οι δραστηριότητες των διεθνών οδικών μεταφορών συγκεντρώνονται στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο μεταφορών. Εξάλλου, η ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς είναι ζωτικής σημασίας για τις εμπορικές μεταφορές. Επομένως, το κοινοτικό πλαίσιο θα πρέπει να εφαρμόζεται στις εμπορικές μεταφορές στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, κατά τα οριζόμενα στην απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών ([1]). Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι ελεύθερα να εφαρμόζουν διόδια ή/και τέλη χρήσης σε άλλους δρόμους εκτός εκείνων του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου, τηρουμένων των κανόνων της συνθήκης.

(6) Για λόγους αποτελεσματικότητας ως προς το κόστος κατά την εφαρμογή των συστημάτων διοδίων, το σύνολο της υποδομής την οποία αφορούν τα συγκεκριμένα διόδια, μπορεί να μην υπόκειται κατ' ανάγκην, σε περιορισμούς πρόσβασης με τους οποίους ελέγχονται τα επιβαλλόμενα διόδια. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέγουν να εφαρμόζουν την παρούσα οδηγία με τη χρήση διοδίων σε ένα μόνο συγκεκριμένο σημείο της υποδομής την οποία αφορούν τα διόδια.

(7) Τα διόδια θα πρέπει να βασίζονται στην αρχή της ανάκτησης του κόστους της υποδομής. Σε περιπτώσεις που η υποδομή αυτή έχει συγχρηματοδοτηθεί από τον γενικό προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η συνεισφορά εκ κοινοτικών κονδυλίων δεν θα πρέπει να ανακτάται μέσω διοδίων, εκτός εάν στις συγκεκριμένες διατάξεις των σχετικών κοινοτικών νομικών πράξεων, υπάρχουν ειδικές διατάξεις που λαμβάνουν υπόψη τις μελλοντικές εισπράξεις διοδίων κατά τον καθορισμό του ύψους της κοινοτικής συγχρηματοδότησης.

(8) Το γεγονός ότι ο χρήστης είναι σε θέση να λαμβάνει τις αποφάσεις που επηρεάζουν το ύψος των διοδίων, επιλέγοντας τα λιγότερο ρυπογόνα οχήματα και χρονικές περιόδους ή διαδρομές όπου παρατηρείται λιγότερη συμφόρηση, αποτελεί ουσιαστικό στοιχείο ενός συστήματος επιβολής τελών. Τα κράτη μέλη θα πρέπει, συνεπώς, να είναι σε θέση να διαφοροποιούν τα διόδια, ανάλογα με την κατηγορία εκπομπών κάθε οχήματος (ταξινόμηση «EURO») και με τον βαθμό της ζημίας που προκαλεί στους δρόμους, με τον τόπο, με την ώρα της ημέρας και με το μέγεθος της συμφόρησης του δικτύου. Η διαφοροποίηση του ύψους των διοδίων θα πρέπει να είναι ανάλογη του επιδιωκόμενου στόχου.

(9) Οι πτυχές της εμπορικής τιμολόγησης για τη χρήση οδικής υποδομής που δεν καλύπτονται από τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να τηρούν τους κανόνες της συνθήκης.

(10) Η παρούσα οδηγία δεν θίγει την ευχέρεια των κρατών μελών, τα οποία εισάγουν σύστημα διοδίων ή/και τελών χρήσης για την υποδομή, να παρέχουν, με την επιφύλαξη των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης, κατάλληλη αντιστάθμιση για τις επιβαρύνσεις αυτές. Η αντιστάθμιση αυτή δεν θα πρέπει να οδηγεί σε στρεβλώσεις του ανταγωνισμού εντός της εσωτερικής αγοράς και θα πρέπει να υπόκειται στις σχετικές διατάξεις του κοινοτικού δικαίου, ιδίως όσον αφορά το κατώτατο ύψος φόρων επί των οχημάτων, όπως προβλέπεται στο παράρτημα Ι της οδηγίας 1999/62/ΕΚ και στις διατάξεις της οδηγίας 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας ([2]).

(11) Όταν τα κράτη μέλη επιβάλλουν διόδια ή τέλη χρήσης για τη χρήση οδών στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, θα πρέπει να δίνεται η δέουσα προτεραιότητα στις οδούς για τις οποίες επιβάλλονται διόδια ή τέλη στα χρονοδιαγράμματα συντήρησης των κρατών μελών.

(12) Στις ορεινές περιοχές, όπως οι Άλπεις ή τα Πυρηναία, θα πρέπει να αποδίδεται ιδιαίτερη προσοχή. Συχνά, η πραγματοποίηση νέων, μείζονος σημασίας, έργων υποδομής, δεν έχει αρχίσει, διότι δεν ήταν διαθέσιμοι οι σημαντικοί χρηματοδοτικοί πόροι που ήταν αναγκαίοι. Σε τέτοιες περιοχές, μπορεί να απαιτείται, συνεπώς, να επιβαρυνθούν οι χρήστες με ένα επιπλέον ποσό για τη χρηματοδότηση ουσιωδών έργων πολύ υψηλής αξίας για την Ευρώπη, συμπεριλαμβανομένων των έργων που συνδέονται με άλλο τρόπο μεταφοράς μέσα στον ίδιο διάδρομο. Το ποσό αυτό θα πρέπει να συνδέεται με τις χρηματοδοτικές ανάγκες του έργου. Θα πρέπει επίσης να συνδέεται με τη βασική αξία των διοδίων, έτσι ώστε να μην δημιουργούνται τεχνητά υψηλά τέλη σε ένα και τον αυτό διάδρομο, πράγμα το οποίο θα μπορούσε να οδηγήσει σε εκτροπή της κυκλοφορίας προς άλλους διαδρόμους, δημιουργώντας με τον τρόπο αυτό προβλήματα τοπικής συμφόρησης και αναποτελεσματική χρήση των δικτύων.

(13) Τα τέλη δεν θα πρέπει να εισάγουν διακρίσεις και η είσπραξή τους δεν θα πρέπει να συνεπάγεται υπερβολικές διατυπώσεις ή να μη δημιουργεί εμπόδια στα εσωτερικά σύνορα. Για τον σκοπό αυτό, θα πρέπει, επομένως, να λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα προκειμένου να διευκολύνεται η πληρωμή από ευκαιριακούς χρήστες, ιδίως όπου τα διόδια ή/και τα τέλη χρήσης εισπράττονται αποκλειστικά μέσω συστήματος που απαιτεί χρήση ηλεκτρονικού μηχανισμού πληρωμής (διάταξη επί του οχήματος).

(14) Προκειμένου να εξασφαλισθεί η συνεπής και εναρμονισμένη εφαρμογή του συστήματος επιβολής τελών για τις υποδομές, θα πρέπει, στις νέες ρυθμίσεις περί διοδίων, το κόστος να υπολογίζεται σύμφωνα με ένα σύνολο βασικών αρχών ή να καθορίζεται σε επίπεδο το οποίο δεν θα υπερβαίνει το επίπεδο που θα προέκυπτε από την εφαρμογή αυτών των αρχών. Οι απαιτήσεις αυτές δεν θα πρέπει να εφαρμόζονται σε υφιστάμενες ρυθμίσεις, εκτός εάν τροποποιηθούν ουσιωδώς στο μέλλον. Τέτοιες ουσιώδεις τροποποιήσεις μπορούν να περιλαμβάνουν οποιαδήποτε σημαντική μεταβολή των αρχικών όρων και προϋποθέσεων του συστήματος διοδίων, μέσω τροποποίησης της σύμβασης με

([1]) ΕΕ L 228 της 9.9.1996, σ. 1· απόφαση όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την απόφαση αριθ. 884/2004/ΕΚ (ΕΕ L 167 της 30.4.2004, σ. 1).

([2]) ΕΕ L 283 της 31.10.2003, σ. 51· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2004/75/ΕΚ (ΕΕ L 157 της 30.4.2004, σ. 100).

τον φορέα λειτουργίας του συστήματος διοδίων, αλλά αποκλείουν τις μεταβολές που προβλέπονται στο αρχικό σύστημα. Στην περίπτωση συμβάσεων παραχώρησης, μια ουσιώδης τροποποίηση θα μπορεί να εφαρμόζεται κατόπιν μιας διαδικασίας δημόσιων συμβάσεων. Προκειμένου να επιτυγχάνεται διαφάνεια χωρίς την πρόκληση εμποδίων στη λειτουργία της οικονομίας της αγοράς και τις εταιρικές σχέσεις μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να γνωστοποιούν στην Επιτροπή, έτσι ώστε αυτή να είναι σε θέση να γνωμοδοτεί, τις τιμές μονάδος και άλλες παραμέτρους που προτίθενται να εφαρμόσουν για τον υπολογισμό των διάφορων στοιχείων κόστους των τελών ή, στην περίπτωση συμβάσεων παραχώρησης, τη σχετική σύμβαση και το βασικό σύνολο πληροφοριών. Οι γνώμες που δίνει η Επιτροπή πριν από την εισαγωγή στα κράτη μέλη νέων ρυθμίσεων περί διοδίων, διατυπώνονται με επιφύλαξη της υποχρέωσης της Επιτροπής, βάσει της συνθήκης, να διασφαλίζει την εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου.

(15) Χρειάζεται περαιτέρω τεχνική πρόοδος για να αναπτυχθεί το σύστημα επιβολής τελών για τη χρήση των οδικών υποδομών. Θα πρέπει να καθιερωθεί μία διαδικασία που θα επιτρέπει στην Επιτροπή να προσαρμόζει τις απαιτήσεις της οδηγίας 1992/62/ΕΚ στην τεχνική πρόοδο ύστερα από διαβούλευση, για τον σκοπό αυτό, με τα κράτη μέλη.

(16) Τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή ([1]).

(17) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας, ήτοι η εναρμόνιση των όρων που ισχύουν για τα διόδια και τα τέλη χρήσης για τη χρήση των οδικών υποδομών, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη δρώντας μεμονωμένα, και, μπορούν, συνεπώς, να επιτευχθούν, λόγω της κοινοτικής τους διάστασης και με σκοπό τη διαφύλαξη της εσωτερικής αγοράς μεταφορών, καλύτερα, σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η οποία αναφέρεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, η οποία επίσης αναφέρεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη αυτού του στόχου.

(18) Η οδηγία 1999/62/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 1999/62/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1. το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

(*) ΕΕ L 228 της 9.9.1996, σ. 1· απόφαση όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την απόφαση αριθ. 884/2004/ΕΚ (ΕΕ L 167 της 30.4.2004, σ. 1»

β) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα στοιχεία:

«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 την..... (*), για τις οποίες λειτουργούν ήδη κατά την..... (*) ρυθμίσεις περί διοδίων ή που περατώθηκαν 30 το πολύ έτη πριν από την καθιέρωση τυχόν νέων ρυθμίσεων περί διοδίων που εισήχθησαν μετά την..... (*)· το κόστος υποδομών ή βελτιώσεων υποδομής που περατώθηκαν πριν από τις ημερομηνίες αυτές μπορεί επίσης να θεωρείται ως κόστος κατασκευής, όταν:

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 την..... (*), 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.

([1]) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

(*) 24 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

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 την..... (*) 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 τον θόρυβο ή στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και ποσά που όντως κατέβαλε ο φορέας λειτουργίας και αντιστοιχούν σε αντικειμενικά περιβαλλοντικά στοιχεία, όπως είναι, παραδείγματος χάριν, η προστασία έναντι της μολύνσεως 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 χρήστες της οδού, π.χ. στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι εργασίες επισκευής αντικαταστάθηκαν από περαιτέρω επανακατασκευή του οδοστρώματος ή άλλες κατασκευαστικές εργασίες,»·

γ) το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) "διόδια": 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 ύψος του εν λόγω ποσού καθορίζεται με βάση τη διανυόμενη απόσταση και τον τύπο του οχήματος,»·

δ) παρεμβάλλεται το ακόλουθο στοιχείο:

«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,»·

ε) τα στοιχεία γ), δ), ε) και στ) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«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 μεικτό 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 περιλαμβάνει το 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,»·

στ) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία:

«ζ) "σύμβαση παραχώρησης", "σύμβαση παραχώρησης δημόσιων έργων" ή "σύμβαση παραχώρησης υπηρεσιών": όπως ορίζονται στο άρθρο 1 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 (*)·

η) "διόδια εκ παραχωρήσεως": διόδια, επιβαλλόμενα από τον ανάδοχο σύμβασης παραχώρησης σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης.

(*) ΕΕ L 134 της 30.4.2004, σ. 114· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1874/2004 της Επιτροπής (ΕΕ L 326 της 29.10.2004, σ. 17).»

2. Το άρθρο 7 τροποποιείται ως εξής:

α) οι παράγραφοι 1, 2, 3 και 4 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«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 να εφαρμόζουν διόδια ή/και τέλη χρήσης σε οδούς που δεν περιλαμβάνονται στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο ή σε άλλους τύπους οχημάτων με κινητήρα που δεν καλύπτονται από τον ορισμό του "οχήματος" στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, τηρουμένων των κανόνων της συνθήκης.

2. Ένα κράτος μέλος μπορεί να επιλέγει να διατηρεί ή να εισάγει διόδια ή/και τέλη χρήσης εφαρμοζόμενα μόνον σε οχήματα με μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος τουλάχιστον 12 τόνων. Όταν ένα κράτος μέλος επιλέγει να εφαρμόζει διόδια ή/και τέλη χρήσης σε οχήματα κάτω του αυτού ορίου του βάρους, εφαρμόζονται οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας.

(*) 24 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

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. Εν τούτοις, τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλλουν διόδια σε δίκτυα όπου εισπράττονται τέλη χρήσης, για τη χρήση γεφυρών, σηράγγων 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.»·

β) παρεμβάλλονται οι ακόλουθες παράγραφοι:

«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 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 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 τον 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 ή 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.

(*) 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)».

γ) η παράγραφος 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«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.»·

δ) το δεύτερο και τρίτο εδάφιο της παραγράφου 7 απαλείφονται·

ε) οι παράγραφοι 9 και 10 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«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 όχι σύμφωνο με την παράγραφο 9) θα 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, 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, τον τύπο της ημέρας ή της 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 περίοδο της ημέρας, τον ακριβότερο τύπο ημέρας ή εποχής δεν υπερβαίνει το 50 % του επιπέδου των διοδίων που θα εφαρμόζονταν άλλως στο εν λόγω όχημα·

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 μετακυλίεται σε άλλους χρήστες υπό τη μορφή υψηλότερων διοδίων. Η Επιτροπή ελέγχει την τήρηση των όρων του παρόντος σημείου πριν από την εφαρμογή της εν λόγω διάρθρωσης χρέωσης.»·

στ) προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι:

«11. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις που αφορούν την υποδομή σε ορεινές περιοχές και αφού ενημερωθεί η Επιτροπή, επιτρέπεται 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/ΕΚ, τα οποία συμβάλλουν άμεσα στην ελάφρυνση της εν λόγω συμφόρησης ή των περιβαλλοντικών ζημιών 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 επιτρέπεται 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 θα εφαρμοσθεί 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, με τα 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 ή να ζητά την τροποποίηση των σχεδίων για επιβαρύνσεις που υποβάλλει το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, 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.»·

3. παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«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 ..... (*), 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..... (*), 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 ισοδυνάμου γίνεται με βάση περίοδο αναφοράς εύλογης διάρκειας που ενδείκνυται από τη φύση της σύμβασης παραχώρησης.

Οι ρυθμίσεις περί διοδίων οι οποίες ισχύουν ήδη κατά την..... (*) 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 την..... (*), δεν υπόκεινται στις υποχρεώσεις που καθορίζονται στην παρούσα παράγραφο, εφόσον οι ρυθμίσεις αυτές εξακολουθούν να ισχύουν και υπό τον όρο ότι δεν τροποποιούνται ουσιωδώς.

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

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 Β της οδηγίας 2004/18/ΕΚ· αυτό το σύνολο των πληροφοριών περιλαμβάνει το κατ' εκτίμηση κόστος όπως ορίζεται στο άρθρο 7, παράγραφος 9, σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης, τον προβλεπόμενο φόρτο κυκλοφορίας ανά τύπο οχήματος, τα σχεδιαζόμενα επίπεδα διοδίων και τη γεωγραφική έκταση του δικτύου που καλύπτεται από τη σύμβαση παραχώρησης.

5. 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.

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

6. 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 κατά την..... (*), τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη πρέπει να παρέχουν πληροφορίες που να αποδεικνύουν ότι το σταθμισμένο μέσο ύψος των διοδίων που εφαρμόζεται στη συγκεκριμένη υποδομή συνάδει προς τα άρθρα 2αα) και 7 παράγραφοι 9 και 10.»·

4. στο άρθρο 8 παράγραφος 2, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«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·»·

5. παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 8α

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

6. το άρθρο 9 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 1 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:

«δ) φόρων επί των ασφαλίστρων.»·

β) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Τηρούμενης της αρχής της επικουρικότητας, τα κράτη μέλη προσδιορίζουν τη χρήση 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.»·

(*) 24 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

7. παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

«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 τον 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/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.

3. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.

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

4. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό της κανονισμό.»·

8. το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 11

Το αργότερο στις.... (*), 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 και αξιολογώντας τον αντίκτυπο της στην εσωτερική αγορά, συμπεριλαμβανομένου του αντίκτυπου στις νησιωτικές, περίκλειστες και περιφερειακές περιοχές της Κοινότητας, στα επίπεδα των επενδύσεων στον τομέα και τη συμβολή της στην επίτευξη των στόχων μιας μακρόπνοης πολιτικής μεταφορών.

Η έκθεση αυτή συνοδεύεται, ανάλογα με την περίπτωση, από προτάσεις προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για περαιτέρω αναθεώρηση της παρούσας οδηγίας.

Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν τις αναγκαίες πληροφορίες στην Επιτροπή το αργότερο... (**)»·

9. ο πίνακας του παραρτήματος II στον οποίο εμφαίνεται το ύψος των ετήσιων τελών αντικαθίσταται από τον επόμενο:

	«Το πολύ 3 άξονες	Το πολύ 4 άξονες
EURO 0 και EURO I	1020	1648
EURO II και EURO III	904	1488
EURO IV, EURO V και ΕΕV	797	1329»

10. η τελευταία φράση του παραρτήματος II αντικαθίσταται ως εξής:

«Το ημερήσιο τέλος χρήσης είναι το ίδιο για όλες τις κατηγορίες οχημάτων και ανέρχεται σε 11 EUR.»·

11. παρεμβάλλεται το παράρτημα 0, το κείμενο του οποίου περιλαμβάνεται στο παράρτημα I της παρούσας οδηγίας·

12. προστίθεται το παράρτημα III, το κείμενο του οποίου περιλαμβάνεται στο παράρτημα II της παρούσας οδηγίας·

13. προστίθεται το παράρτημα IV, το κείμενο του οποίου περιλαμβάνεται στο παράρτημα III της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο την..... (***). Πληροφορούν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία, μαζί με πίνακα αντιστοιχίας μεταξύ των διατάξεων της παρούσας οδηγίας και των θεσπιζόμενων εθνικών διατάξεων.

Άρθρο 3

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

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, ….

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Ο Πρόεδρος	*Ο Πρόεδρος*
…	…

(*) 5 έτη μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

(**) 54 μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

(***) 24 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 0

ΟΡΙΑ ΕΚΠΟΜΠΩΝ

1. **'Οχημα "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 αιωρουμένων σωματιδίων (PT) g/kWh
Όχημα "EURO I"	4,9	1,23	9,0	0,4 (1)
Όχημα "EURO II"	4,0	1,1	7,0	0,15

(1) 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 (1) :

	Μάζα μονοξειδίου του άνθρακα (CO) g/kWh	Μάζα υδρογονανθράκων (HC) g/kWh	Μάζα οξειδίων του αζώτου (NOx) g/kWh	Μάζα αιωρουμένων σωματιδίων (PT) g/kWh	Καυσαέρια m^{-1}
Όχημα "EURO III"	2,1	0,66	5,0	0,10 (2)	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

(1) 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).

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

4. Μελλοντικές κατηγορίες εκπομπών οχημάτων όπως ορίζονται στην οδηγία 88/77/ΕΟΚ και επόμενες τροποποιήσεις μπορεί να ληφθούν υπόψη.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

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 αντικατοπτρίζονται οι διατάξεις του άρθρου 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 το ύψος συγκεκριμένων διοδίων πέραν του μέσου ύψους ([1]).

Η εφαρμογή των αρχών αυτών συνάδει πλήρως προς άλλες υφιστάμενες υποχρεώσεις δυνάμει του κοινοτικού δικαίου, ιδίως όσον αφορά την απαίτηση να ανατίθενται οι συμβάσεις παραχώρησης σύμφωνα με την οδηγία 93/37/ΕΟΚ του Συμβουλίου και με 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 εάν επεκτείνουν το οικείο σύστημα διοδίων ώστε να καλύπτει και οχήματα κάτω του ορίου των 12 τόνων.

— Εάν ένα κράτος μέλος επιλέγει 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 επιλέγει να διαχωρίζει το δίκτυό του σε ορισμένα σαφώς καθορισμένα τμήματα ώστε να θεσπίζει με χωριστές ρυθμίσεις παραχώρησης ή ανάλογες 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, την απόδοση 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 αποτελεί βασική μεταβλητή στις διαπραγματεύσεις για τη σύναψη συμβάσεων παραχώρησης, ιδίως εάν το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος επιθυμεί, ως μέρος της σύμβασης, να τεθεί ανώτατο όριο για το σταθμισμένο μέσο ύψος 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.

— Όλες οι ιστορικές δαπάνες βασίζονται στα καταβληθέντα ποσά. Οι μελλοντικές δαπάνες βασίζονται σε εύλογες προβλέψεις.

([1]) Οι διατάξεις αυτές, σε συνδυασμό με την ευελιξία που παρέχεται όσον αφορά τον τρόπο ανάκτησης του κόστους με την πάροδο του χρόνου (βλέπε 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.

— 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 περιόδου αυτής.

— Ο επιμερισμός του κόστους στα βαρέα φορτηγά οχήματα πραγματοποιείται βάσει αντικειμενικών και διαφανών κριτηρίων, λαμβάνοντας υπόψη την αναλογία των βαρέων φορτηγών οχημάτων που θα κυκλοφορούν στο δίκτυο και το συναφές κόστος. Για τον σκοπό αυτό, τα οχηματοχιλιόμετρα που διανύουν τα βαρέα φορτηγά οχήματα μπορούν να αναπροσαρμόζονται βάσει αντικειμενικώς αιτιολογούμενων "συντελεστών ισοδυναμίας", όπως είναι εκείνοι που καθορίζονται στο σημείο 4 ([1]).

— 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 μπορούν να προσαρμόζονται 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,

— το τρέχον κόστος λειτουργίας, διαχείρισης και επιβολής 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 τον 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 βαρέων 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 βαρέα φορτηγά οχήματα.

— Στον κατωτέρω πίνακα εμφαίνεται 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.

([1]) 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.

Κλάση οχήματος (1)	Συντελεστές ισοδυναμίας		
	Δομική επισκευή (2)	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

(1) Βλέπε παράρτημα IV για τον καθορισμό της κλάσης οχημάτων.
(2) 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.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

«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 ζημίες στις οδικές υποδομές). Οι ζημίες 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 πεπιεσμένου αέρα στους κινητήριους άξονες ή σύστημα αναγνωρισμένο ως ισοδύναμο [1]		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	
Διαξονικά				
7,5 12 13 14 15	12 13 14 15 18	7,5 12 13 14 15	12 13 14 15 18	I
Τριαξονικά				
15 17 19 21 23 25	17 19 21 23 25 26	15 17 19 21	17 19 21 23	
		23 25	25 26	II
Τετραξονικά				
23 25 27	25 27 29	23 25	25 27	I
		27 29 31	29 31 32	II
29 31	31 32			

[1] Αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες σύμφωνα με 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)· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2002/7/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 67 της 9.3.2002, σ. 47).

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	
2 + 1 άξονες				
7,5 12 14 16 18 20 22 23 25	12 14 16 18 20 22 23 25 28	7,5 12 14 16 18 20 22 23 25	12 14 16 18 20 22 23 25 28	I
2 + 2 άξονες				
23 25 26 28	25 26 28 29	23 25 26 28	25 26 28 29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33 36	36 38	33	36	III
2 + 3 άξονες				II
36 38	38 40	36	38	
		38	40	III
3 + 2 άξονες				II
36 38	38 40	36	38	
		38 40	40 44	III
40	44			
3 + 3 άξονες				
36 38	38 40	36	38	I
		38	40	II
40	44	40	44»	

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΣΚΕΨΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Επιτροπή εξέδωσε την πρότασή της στις 23 Ιουλίου 2003.

Στις 20 Απριλίου 2004, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο γνωμοδότησε σε πρώτη ανάγνωση.

Στις 6 Σεπτεμβρίου 2005, το Συμβούλιο καθόρισε την κοινή θέση του σύμφωνα με το άρθρο 251 της συνθήκης.

Κατά τις εργασίες του, το Συμβούλιο έλαβε επίσης υπόψη τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ([1]) και της Επιτροπής των Περιφερειών ([2]).

II. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΘΕΣΗΣ

Στην τέταρτη τελικά προσπάθειά του, στις 21 Απριλίου 2005, το Συμβούλιο κατόρθωσε να καταλήξει σε πολιτική συμφωνία σε προετοιμασία της έγκρισης της κοινής θέσης του, ολοκληρώνοντας έτσι μια εσωτερική διαδικασία διαπραγματεύσεων που διήρκεσε περισσότερους από 18 μήνες. Η δυσκολία της επίτευξης της συμφωνίας αυτής είναι απόρροια των διαφορετικών συμφερόντων και νοοτροπιών των κρατών μελών, αναλόγως της γεωγραφικής τους θέσης (στο κέντρο ή στην περιφέρεια της εσωτερικής αγοράς), αλλά και άλλων παραγόντων, όπως η πορεία ανάπτυξης του υπάρχοντος οδικού δικτύου τους και η μέθοδος που προτιμούν για τη χρηματοδότηση των έργων υποδομής.

Οι διαπραγματεύσεις πραγματοποιήθηκαν στο πολιτικό πλαίσιο που διαμόρφωσε η Λευκή Βίβλος για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010 ([3]), την οποία δημοσίευσε το 2001 η Επιτροπή και έδωσε έμφαση στον ζωτικό ρόλο της αποτελεσματικής τιμολόγησης των υποδομών στον τομέα των μεταφορών ως εργαλείο για την εκ νέου εξισορρόπηση της αύξησης των διαφόρων μέσων μεταφοράς ώστε, κατ' αυτόν τον τρόπο, να αντιμετωπιστούν τα ογκούμενα προβλήματα των συμφορήσεων και των περιβαλλοντικών ζημιών.

1. *Εξέταση των βασικών στόχων πολιτικής*

Στην κοινή θέση του, το Συμβούλιο έδωσε βάρος στην επίτευξη συγκεκριμένων βελτιώσεων που προσδίδουν προστιθέμενη αξία στην υφιστάμενη οδηγία, ούτως ώστε το νέο νομικό πλαίσιο να απεικονίζει τις ανάγκες μιας σύγχρονης πολιτικής μεταφορών του 21ου αιώνα για την Κοινότητα. Ειδικότερα, η κοινή θέση:

— Αντιμετωπίζει τα προβλήματα των συμφορήσεων και των περιβαλλοντικών ζημιών.

— Παρέχει ένα μέσο για αύξηση της συμπληρωματικής χρηματοδότησης των επενδύσεων σε εναλλακτικές υποδομές (αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών).

— Δίδει μεγαλύτερη *διαφάνεια και αντικειμενικότητα στον καθορισμό του ύψους των διοδίων* σε συνδυασμό με πρόσθετα «εργαλεία» προκειμένου να δύναται η Επιτροπή να παρακολουθεί καλύτερα την τήρηση της πολιτικής.

— Προσαρμόζει το νομικό πλαίσιο στο μοντέλο της *σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα* όσον αφορά τη χρηματοδότηση του κόστους κατασκευής.

Οι αλλαγές που αντιστοιχούν σε αυτούς τους τέσσερις στόχους καθορίζονται κατωτέρω.

([1]) ΕΕ C 241 της 28.9.2004, σ. 58.
([2]) ΕΕ C 109 της 30.4.2004, σ. 14.
([3]) COM(2001) 370 της 12.9.2001.

i) *Αντιμετώπιση των συμφορήσεων και των περιβαλλοντικών ζημιών*

Διαφοροποίηση διοδίων (άρθρο 7 παράγραφος 10)

Η δυνατότητα διαφοροποίησης του ύψους των διοδίων σύμφωνα με την κατηγορία EURO και την ώρα της ημέρας είναι ο κύριος μηχανισμός που προβλέπεται για την αντιμετώπιση της συμφόρησης και των περιβαλλοντικών ζημιών. Το Συμβούλιο εμπνεύσθηκε από την τροπολογία 29 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου την εισαγωγή της δυνατότητας διαφοροποίησης του ύψους των διοδίων κατά τα σαββατοκύριακα ή τις αργίες. Αλλά η διαφοροποίηση την οποία επιτρέπει το κείμενο του Συμβουλίου υπερβαίνει κατά πολύ την αναφερόμενη στην τροπολογία 29. Μια βασική διαφορά είναι ότι το Κοινοβούλιο προτιμά να υπάρχει γενικό όριο, ούτως ώστε το ανώτερο ύψος των διοδίων να μη μπορεί να είναι διπλάσιο του κατώτερου. Αντιθέτως, όσον αφορά τη διαφοροποίηση που σχετίζεται με τη ζημία των οδών (π.χ. βάρος, αριθμός αξόνων), το Συμβούλιο δεν την περιορίζει καθόλου, ενώ όσον αφορά τη διαφοροποίηση σχετικά με την κατηγορία εκπομπών και τη χρονική στιγμή τα όρια του 100 % είναι σωρευτικά. Η συνέπεια θα είναι ότι ένα βαρύ, ρυπογόνο φορτηγό που ταξιδεύει σε ώρα αιχμής μπορεί, τελικά, να πληρώσει ίσως και τέσσερις φορές περισσότερα από ένα ελαφρύτερο, καθαρότερο όχημα που ταξιδεύει σε ώρα πιο αραιής κυκλοφορίας. Το αποτέλεσμα αυτό ενισχύεται περαιτέρω με την πρόβλεψη δυνατότητας «μηδενικού συντελεστή» σε ορισμένα χρονικά διαστήματα της ημέρας.

Η αποφυγή κατάχρησης αυτών των νέων δυνατοτήτων διασφαλίζεται με την εισαγωγή σαφούς και κατηγορηματικής απαίτησης να είναι τα καθεστώτα διαφοροποίησης ουδέτερα όσον αφορά τα έσοδα, και κάθε μη σκόπιμο πλεόνασμα να αντισταθμίζεται με μειωμένα διόδια στο μέλλον. Η αρχή αυτή της ουδετερότητας ως προς τα έσοδα απαντάται και στην τροπολογία 12 του Κοινοβουλίου.

Το δεύτερο στοιχείο της κοινής θέσης σχετικά με τα ζητήματα περιβάλλοντος και συμφόρησης είναι η «προσαύξηση» που συζητείται στο επόμενο τμήμα.

ii) *Χρηματοδότηση εναλλακτικών υποδομών*

Η προσαύξηση (άρθρο 7 παράγραφος 11)

Το Συμβούλιο έχει δεχτεί την πρόταση της Επιτροπής να είναι δυνατόν, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, να επιβάλλεται προσαύξηση διοδίων στις ορεινές περιοχές σε δρόμους που υφίστανται συμφόρηση ή περιβαλλοντικές ζημίες. Για τις διασυνοριακές περιπτώσεις διατηρείται επίσης το επίπεδο του 25 %, ενώ το 15 % αποτελεί το μέγιστο για τις μη διασυνοριακές. Η πρόταση του Κοινοβουλίου (τροπολογία 30) να επεκταθεί η προσαύξηση στις ρυπαινόμενες αστικές ζώνες δεν ενσωματώθηκε. Η απαίτηση να χρησιμοποιούνται τα έσοδα από την προσαύξηση για τη σταυροειδή χρηματοδότηση ενός προγράμματος προτεραιότητας ΔΕΔ στον ίδιο διάδρομο μεταφορών διατηρείται και ενισχύεται στο κείμενο της κοινής θέσης.

Η προσαύξηση είναι σημαντική επειδή αντιπροσωπεύει πρόσθετα καθαρά έσοδα (επιπλέον του κόστους κατασκευής της χρησιμοποιούμενης οδού) που προορίζονται ειδικά για τη χρηματοδότηση εναλλακτικών (στις περισσότερες περιπτώσεις σιδηροδρομικών) υποδομών.

iii) *Επίπεδα διοδίων με διαφάνεια και αντικειμενικότητα υπό την εποπτεία της Επιτροπής*

Ορισμός του «κόστους κατασκευής» [άρθρο 2 στοιχείο αα)]

Η κοινή θέση περιλαμβάνει αυτόν τον νέο ορισμό, που προτείνει η Επιτροπή ως μέσο καθορισμού του ιστορικού κόστους το οποίο μπορεί να ληφθεί υπόψη κατά τον υπολογισμό των επιπέδων των διοδίων. Το κείμενο του Συμβουλίου ενσωματώνει την πρόταση του Κοινοβουλίου (τροπολογία 21) να ληφθεί υπόψη μέρος μόνο του κόστους αυτού, αλλά χρησιμοποιεί την εκ σχεδιασμού διάρκεια ζωής, και όχι την έκταση της απόσβεσης, ως αναφορά για αυτόν τον επιμερισμό. (Η απόσβεση είναι δυσκολότερο να εφαρμοστεί ως έννοια εάν η κατασκευή της υποδομής δεν χρηματοδοτείται μέσω δανειοληψίας).

Επιτρεπόμενο κόστος (άρθρο 7 παράγραφος 9)

Η κοινή θέση επαναλαμβάνει την πρόταση της Επιτροπής να αναπτυχθεί λεπτομερέστερα το κόστος επί του οποίου μπορούν να βασιστούν τα διόδια. Ενσωματώνονται στοιχεία της τροπολογίας 28 του Κοινοβουλίου, όπως η διαγραφή του κόστους των ατυχημάτων ανασφαλίστων, η προσθήκη της απόδοσης κεφαλαίου και η διευκρίνιση ότι αυτά είναι ανώτατα όρια (η εν λόγω διευκρίνιση βρίσκεται στο άρθρο 7α παράγραφος 1 του κειμένου του Συμβουλίου).

Εκπτώσεις για συχνούς χρήστες [άρθρο 7 παράγραφοι 4β) και 4γ)]

Το άρθρο 8β, που πρότεινε η Επιτροπή, απαλείφθηκε και αντικαταστάθηκε από τις ανωτέρω διατάξεις που περιέχουν ποσοστιαίο όριο για τις εκπτώσεις προς τους συχνούς χρήστες. Πρόκειται για σημαντική συμβολή στην εξασφάλιση πολύ μεγαλύτερης σαφήνειας και αντικειμενικότητας στο επίπεδο των εκπτώσεων που επιτρέπονται δυνάμει του κοινοτικού δικαίου.

Μεθοδολογία/αρχές υπολογισμού (παράρτημα ΙΙΙ)

Η σύντομη μεθοδολογία που προτείνει η Επιτροπή επεκτάθηκε και αναπτύχθηκε σε δέσμη συνολικών αρχών για τον υπολογισμό και τον καταλογισμό του κόστους. Είναι δεσμευτικές για όλα τα μελλοντικά συστήματα διοδίων, μολονότι εμμέσως για τα συστήματα που βασίζονται σε συμβάσεις παραχώρησης. Η Επιτροπή μπορεί να επικαιροποιήσει και να διασαφήσει τις αρχές αυτές μέσω της διαδικασίας της επιτροπής.

Εποπτεία του συστήματος (άρθρο 7α)

Αποδεχόμενη την πρόταση του Κοινοβουλίου να απαλειφθούν οι διατάξεις που αποσκοπούν στη δημιουργία ανεξάρτητων εποπτικών αρχών υποδομών στα κράτη μέλη (τροπολογίες 18 και 38), ο ρόλος της Επιτροπής για εποπτεία του συστήματος και εξακρίβωση της συμμόρφωσης των νέων ρυθμίσεων σχετικά με τα διόδια προς τους ισχύοντες κανόνες αναπτύσσεται περαιτέρω στο άρθρο 7α.

iv) *Συμβατότητα με τις συμπράξεις μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ)*

Ειδικές ρυθμίσεις για τις συμβάσεις παραχώρησης

Δεδομένου ότι οι συμπράξεις μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα που βασίζονται σε συμβάσεις παραχώρησης γίνονται το πιο κοινό μέσο χρηματοδότησης και κατασκευής νέων υποδομών, το Συμβούλιο εισήγαγε διάφορα στοιχεία στο κείμενο της κοινής θέσης με σκοπό να εξασφαλίσει την προσαρμογή της οδηγίας στην πραγματικότητα των ΣΔΙΤ. Οι αλλαγές αυτές, που συνιστούν ουσιαστικά την αντίδραση του Συμβουλίου στην ανησυχία που εκφράζεται στις τροπολογίες 9, 33 και 52 του Κοινοβουλίου, είναι:

— ειδική μεταχείριση των συμβάσεων στον ορισμό του «κόστους κατασκευής» στο άρθρο 2 στοιχείο αα),

— η δυνατότητα να περιλαμβάνεται στα διόδια περιθώριο κέρδους στο άρθρο 7 παράγραφος 9,

— «έμμεση εφαρμογή» στις συμβάσεις παραχώρησης του συστήματος εποπτείας που περιέχει το άρθρο 7α.

2. ***Άλλα σημαντικά θέματα***

Υποθήκη/καθορισμός των εσόδων από διόδια (άρθρο 9 παράγραφος 2)

Το Συμβούλιο δέχτηκε στο σύνολό του τη λεπτή συμβιβαστική λύση που πρότεινε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εν προκειμένω στην τροπολογία 48. Ο ρητός καθορισμός των εσόδων από την προσαύξηση (άρθρο 7 παράγραφος 11) για επανεπένδυση στο κατάλληλο πρόγραμμα ΔΕΔ διατηρείται.

Εξωτερικές περιβαλλοντικές δαπάνες

Αφού εξέτασε τις τροπολογίες 2, 17, 25, 28, 41 και 50 του Κοινοβουλίου, το Συμβούλιο επέλεξε να ακολουθήσει την πρόταση της Επιτροπής και να διατηρήσει το ισχύον σύστημα που βασίζεται στην ανάκτηση του κόστους των υποδομών.

Πεδίο εφαρμογής (άρθρο 7 παράγραφοι 1 και 2)

Η πρόταση της Επιτροπής θα απαιτούσε από τα κράτη μέλη να εφαρμόσουν ένα σύστημα διοδίων με γνώμονα την αρχή «όλα ή τίποτα», που θα ισχύει σε όλες τις διαδρομές ΔΕΔ και όλα τα οχήματα κάτω των 3,5 τόνων. Το Συμβούλιο έκρινε ότι ένα τέτοιο πεδίο εφαρμογής θα αποτελούσε σημαντικό αντικίνητρο για την εισαγωγή συστημάτων διοδίων σε πολλά κράτη μέλη, όπου δεν μπορεί να προϋποτεθεί η δημόσια αποδοχή των διοδίων. Υπ' αυτή τη μορφή, η πρόταση της Επιτροπής θα μπορούσε να υπονομεύσει σοβαρά τον κεντρικό στόχο της σταδιακής επίτευξης ενός συστήματος όπου οι χρήστες θα έχουν μεγαλύτερη συνεισφορά στο κόστος των μεταφορικών υποδομών που χρησιμοποιούν. Το Συμβούλιο επέλεξε από τη μεριά του ένα πλαίσιο βάσει του οποίου οι κοινοτικοί κανόνες εφαρμόζονται όποτε υπάρχουν διόδια σε διαδρομή ΔΕΔ για οχήματα 3,5 τόνων και άνω, αλλά τα κράτη μέλη διατηρούν τη δυνατότητα να αποφασίζουν σε ποια τμήματα του δικού τους δικτύου ΔΕΔ εισπράττονται διόδια και εάν η είσπραξη διοδίων θα περιορίζεται στα πιο βαρέα οχήματα.

Σε άλλα σημεία της οδηγίας, το Συμβούλιο επιδίωξε να περιορίσει την ευελιξία που η Επιτροπή προτείνει να έχουν τα κράτη μέλη για να επιβάλλουν πολύ υψηλά διόδια σε ορισμένες διαδρομές (π.χ. διαδρομές με μεγάλο ποσοστό διαμετακομιστικής κυκλοφορίας). Για παράδειγμα, απαλείφθηκε το άρθρο 7 παράγραφος 10 στοιχείο γ) που πρότεινε η Επιτροπή και επέτρεπε διαφοροποίηση των διοδίων σε συγκεκριμένους δρόμους του δικτύου.

Αντιστάθμιση προς τους χρήστες οδικού δικτύου

Όπως και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (βλέπε τροπολογία 36), το Συμβούλιο εξέφρασε ανησυχία μήπως τα μέσα που ευνοεί η πρόταση της Επιτροπής όσον αφορά την παροχή αντιστάθμισης προς τους μεταφορείς για οποιαδήποτε νέα δαπάνη εξαιτίας νέων καθεστώτων διοδίων, δηλαδή μειώσεις της φορολογίας των οχημάτων, εισάγουν διακρίσεις. Το Συμβούλιο δεν κρίνει επίσης σκόπιμο να «ανατραπεί» η εναρμόνιση της φορολογίας των οχημάτων που επιτεύχθηκε με την υπάρχουσα οδηγία. Το άρθρο 7β, όπως το προτείνει η Επιτροπή, απαλείφεται ως εκ τούτου από το κείμενο του Συμβουλίου και αντικαθίσταται από την αιτιολογική παράγραφο 10 που μνημονεύει και άλλα μέσα αντιστάθμισης, όπως οι μειώσεις της φορολογίας καυσίμων, ακολουθώντας κατά συνέπεια την ιδέα που απαντάται στην τροπολογία 13 του Κοινοβουλίου.

3. ***Τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου***

Η αντίδραση του Συμβουλίου στις τροπολογίες 2, 9, 12, 13, 17, 18, 21, 25, 28, 29, 30, 33, 36, 38, 41, 48, 50 και 52 εκτίθεται ανωτέρω σε σχέση με τα βασικά ζητήματα.

Επιπλέον το Συμβούλιο έχει αποδεχτεί στο σύνολό τους, εν μέρει ή κατά βάση τις τροπολογίες 3, 4, 10, 22, 24, 34, 39, 42 και 43.

III. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

Οι εντατικές και συνεχείς προσπάθειες που καταβλήθηκαν στο πλαίσιο του Συμβουλίου για την επίτευξη συμφωνίας επί της εν λόγω κοινής θέσης απεικονίζουν την άκρα συνειδητοποίηση της σπουδαιότητας του συγκεκριμένου θέματος για την ευρύτερη πολιτική μεταφορών της Κοινότητας. Η κοινή θέση θεσπίζει ένα νομικό πλαίσιο τιμολόγησης το όποιο είναι σαφέστερο και ευκολότερο να εφαρμοστεί με διαφάνεια, αντικειμενικότητα και ισοτιμία, αλλά που δίδει συγχρόνως νέες δυνατότητες για τη θεμιτή χρήση των διοδίων ως εργαλείου επίλυσης των προβλημάτων σχετικά με το περιβάλλον και τη συμφόρηση που αντιμετωπίζει η Κοινότητα. Το κείμενο επιτυγχάνει πραγματικές, ευπροσδιόριστες και απτές βελτιώσεις σε σχέση με την οδηγία του 1999, εξισορροπώντας προσεκτικά την ανάγκη σταδιακής επίτευξης μιας βιώσιμης πολιτικής μεταφορών με τη σημασία της εύρυθμης λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς.