



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 31.5.2017
COM(2017) 275 final

ANNEX 1

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

στην

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**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)**

{ SWD(2017) 180 final }

{ SWD(2017) 181 final }

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

στην

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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)

- 1) Τα παραρτήματα 0, III, IIIα, IIIβ και IV τροποποιούνται ως εξής:
- α) στο παράρτημα 0, το τμήμα 3 τροποποιείται ως εξής:
 - i) ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«3. οχήματα «EURO III»/«EURO IV»/«EURO V»·
 - ii) στον πίνακα, διαγράφεται η σειρά που αφορά το όχημα ««EEV»·
 - iii) προστίθεται το ακόλουθο κείμενο:

«Όρια εκπομπών Euro VI

	Οριακές τιμές							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Μάζα PM (mg/kWh)	Αριθμός PM (#/kWh)
WHSC (CI)	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHTC (CI)	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI)	4000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Σημείωση:

PI = Επιβαλλόμενη ανάφλεξη.

CI = Ανάφλεξη με συμπίεση.

⁽¹⁾ Το επιτρεπόμενο όριο του στοιχείου NO₂ στην οριακή τιμή των NO_x μπορεί να καθοριστεί σε μεταγενέστερο στάδιο.»·

β) Το παράρτημα III τροποποιείται ως εξής:

i) Το τμήμα 2 τροποποιείται ως εξής:

— στο σημείο 2.1., η έκτη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«— Ο επιμερισμός του κόστους στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα πραγματοποιείται βάσει αντικειμενικών και διαφανών κριτηρίων, λαμβανομένων υπόψη της αναλογίας των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που κυκλοφορούν στο δίκτυο και του συναφούς κόστους. Για το σκοπό αυτό, τα οχηματοχιλιόμετρα που διανύουν τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα μπορούν να αναπροσαρμόζονται βάσει αντικειμενικώς αιτιολογούμενων «συντελεστών ισοδυναμίας», όπως είναι εκείνοι που καθορίζονται στο σημείο 4 (*).

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

— στο σημείο 2.2., η δεύτερη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«— Το κόστος επιμερίζεται μεταξύ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και της υπόλοιπης κυκλοφορίας με βάση την υφιστάμενη και την προβλεπόμενη κατανομή οχηματοχιλιομέτρων και μπορεί να προσαρμόζεται με αντικειμενικώς αιτιολογημένους «συντελεστές ισοδυναμίας», όπως είναι εκείνοι που καθορίζονται στο σημείο 4.»

ii) στην παράγραφο 4, ο τίτλος και η πρώτη περίπτωση αντικαθίστανται με το ακόλουθο κείμενο:

«4. ΜΕΡΙΔΙΟ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΒΑΡΕΩΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ, ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΙΣΟΔΥΝΑΜΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ

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

γ) Το παράρτημα IIIα αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IIIα

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΕΛΟΥΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

Το παρόν παράρτημα καθορίζει τις ελάχιστες απαιτήσεις για την επιβολή τέλους εξωτερικού κόστους και, εφόσον συντρέχει περίπτωση, για τον υπολογισμό του μέγιστου τέλους εξωτερικού κόστους.

1. Καλυπτόμενα τμήματα του οδικού δικτύου

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

Εφόσον κράτος μέλος προτίθεται να επιβάλει τέλος εξωτερικού κόστους μόνο σε τμήμα ή τμήματα του οδικού δικτύου που αποτελούνται από το μερίδιό του στο διευρωπαϊκό δίκτυο και τους αυτοκινητόδρομους του, 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 όπως αξιολογούνται **σύμφωνα με τις**

εκθέσεις για την ποιότητα του αέρα, τις εθνικές απογραφές εκπομπών, τον όγκο κυκλοφορίας και, για τον θόρυβο, σύμφωνα με την οδηγία 2002/49/EK, ή

- η επιβολή τέλους εξωτερικού κόστους σε άλλα τμήματα του οδικού δικτύου που αποτελούνται από το μερίδιό του στο διευρωπαϊκό δίκτυο και τους αυτοκινητόδρομους του ίσως να έχει αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον ή την 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

Όταν κράτος μέλος προτίθεται να επιβάλλει υψηλότερα τέλη εξωτερικού κόστους από τις τιμές αναφοράς που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙΙβ, κοινοποιεί στην Επιτροπή τον καθορισμό της κατηγορίας των οχημάτων βάσει της οποίας διαφοροποιείται το τέλος εξωτερικού κόστους. 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, η ετήσια μέση ατμοσφαιρική ρύπανση (ιδίως για PM₁₀ και NO₂) και ο αριθμός ημερών (για PM₁₀) και ωρών (NO₂) κατά τις οποίες σημειώθηκε υπέρβαση των οριακών τιμών που θεσπίζει η οδηγία 2008/50/EK. Τα κριτήρια περιλαμβάνονται στην κοινοποίηση.

3. Ύψος του τέλους

Το παρόν τμήμα εφαρμόζεται στις περιπτώσεις που κράτος μέλος προτίθεται να επιβάλλει υψηλότερα τέλη εξωτερικού κόστους από τις τιμές αναφοράς που καθορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙβ.

Για κάθε κατηγορία οχημάτων, τύπο οδικού δικτύου και χρονική περίοδο, το κράτος μέλος ή, κατά περίπτωση, η ανεξάρτητη αρχή καθορίζει ενιαίο συγκεκριμένο ποσό. Η επακόλουθη διάρθρωση της χρέωσης είναι διαφανής, δημοσιοποιείται και διατίθεται επί ίσοις όροις σε όλους τους χρήστες. Η δημοσίευση θα πρέπει να γίνεται εγκαίρως πριν από την εφαρμογή. Δημοσιοποιούνται όλες οι παράμετροι, τα δεδομένα και λοιπές πληροφορίες που απαιτούνται για την κατανόηση του τρόπου υπολογισμού των διαφόρων στοιχείων εξωτερικού κόστους.

Κατά τον καθορισμό των τελών, το κράτος μέλος ή, κατά περίπτωση, η ανεξάρτητη αρχή στηρίζεται στη αρχή της αποτελεσματικής τιμολόγησης, που σημαίνει καθορισμό τιμής πλησίον του κοινωνικού οριακού κόστους της χρήσης του οχήματος που χρεώνεται.

Το τέλος καθορίζεται αφού ληφθεί υπόψη ο κίνδυνος παράκαμψης της κυκλοφορίας σε συνδυασμό με την έλλειψη δυσμενών επιπτώσεων στην οδική ασφάλεια, το περιβάλλον και τη 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 κατηγορία οχημάτων, τύπο οδικού δικτύου και χρονική περίοδο, βάσει των αλλαγών της προσφοράς και της ζήτησης για μεταφορές.

4. Στοιχεία εξωτερικού κόστους

4.1. Κόστος ατμοσφαιρικής ρύπανσης λόγω κυκλοφορίας

Όταν κράτος μέλος προτίθεται να επιβάλλει υψηλότερα τέλη εξωτερικού κόστους από τις τιμές αναφοράς που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙΙβ, το εν λόγω κράτος μέλος ή, κατά περίπτωση, η ανεξάρτητη αρχή υπολογίζει το επιτρεπόμενο κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης λόγω κυκλοφορίας εφαρμόζοντας τον ακόλουθο μαθηματικό τύπο:

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

όπου :

- PCV_{ij} = το κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης οχήματος κατηγορίας i σε οδικό δίκτυο τύπου j (ευρώ/οχηματοχιλιόμετρο)
- EF_{ik} = συντελεστής εκπομπών του ρύπου k και του οχήματος κατηγορίας i (γραμμάριο/οχηματοχιλιόμετρο)
- PC_{jk} = κόστος του ρύπου k για οδικό δίκτυο τύπου j (ευρώ/γραμμάριο).

Οι συντελεστές εκπομπών είναι οι ίδιοι με εκείνους που χρησιμοποιούν τα κράτη μέλη για να καταρτίζουν τις εθνικές απογραφές εκπομπών που προβλέπονται από την οδηγία (ΕΕ) 2016/2284 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2016, σχετικά με τη μείωση των εθνικών εκπομπών ορισμένων ατμοσφαιρικών ρύπων * (που απαιτεί χρήση του εγχειριδίου EMEP/EEA για την απογραφή των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων**). Το κόστος των ρύπων υπολογίζεται από το κράτος μέλος ή, κατά περίπτωση, από την ανεξάρτητη αρχή που αναφέρεται στο άρθρο 7γ παράγραφος 4, με τη χρήση επιστημονικώς αποδεδειγμένων μεθόδων.

Το κράτος μέλος ή, κατά περίπτωση, η ανεξάρτητη αρχή επιτρέπεται να εφαρμόζει επιστημονικώς αποδεδειγμένες εναλλακτικές μεθόδους για τον υπολογισμό του κόστους της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, χρησιμοποιώντας δεδομένα από μετρήσεις ατμοσφαιρικών ρύπων και την τοπική αξία του κόστους των ατμοσφαιρικών ρύπων.

4.2. Κόστος ηχορρύπανσης λόγω κυκλοφορίας

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

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

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

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

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 αντιστοιχεί στο NCV_j (ημερησίως).

Η ηχορρύπανση λόγω κυκλοφορίας αφορά τον αντίκτυπο του θορύβου στην υγεία των πολιτών που βρίσκονται κοντά στον δρόμο.

Ο πληθυσμός που εκτίθεται σε στάθμη θορύβου k λαμβάνεται από τους στρατηγικούς χάρτες θορύβου που καταρτίζονται βάσει του άρθρου 7 της οδηγίας 2002/49/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου***.

Το κόστος ανά πρόσωπο που εκτίθεται σε στάθμη θορύβου k υπολογίζεται από το κράτος μέλος ή, κατά περίπτωση, από την ανεξάρτητη αρχή, με τη χρήση επιστημονικώς αποδεδειγμένων μεθόδων.

Η σταθμισμένη μέση ημερήσια κυκλοφορία προϋποθέτει συντελεστή ισοδυναμίας «e» ανάμεσα σε βαρέα φορτηγά οχήματα και επιβατηγά αυτοκίνητα όπως προκύπτει βάσει της στάθμης εκπομπής θορύβου του μέσου αυτοκινήτου και του μέσου βαρέος επαγγελματικού οχήματος και λαμβανομένου υπόψη του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 540/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Απριλίου 2014, σχετικά με την ηχοστάθμη των μηχανοκίνητων οχημάτων και την αντικατάσταση των σιγαστήρων τους, την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/EK και την κατάργηση της οδηγίας 70/157/ΕΟΚ.

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.

* Οδηγία (ΕΕ) 2016/2284 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2016, σχετικά με τη μείωση των εθνικών εκπομπών ορισμένων ατμοσφαιρικών ρύπων, την τροποποίηση της οδηγίας 2003/35/EK και την κατάργηση της οδηγίας 2001/81/EK (ΕΕ L 344 της 17.12.2016, σ. 1).

** Μεθοδολογία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος: <http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>

*** Οδηγία 2002/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Ιουνίου 2002, σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου (ΕΕ L 189 της 18.7.2002, σ. 12).»·

δ) Το παράρτημα ΙΙβ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΒ

ΤΙΜΕΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΤΕΛΟΥΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

Το παρόν παράρτημα καθορίζει τιμές αναφοράς του τέλους εξωτερικού κόστους, συμπεριλαμβανομένου του κόστους της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου.

Πίνακας 1: τιμές αναφοράς του τέλους εξωτερικού κόστους για τα βαρέα φορτηγά οχήματα

Κατηγορία οχήματος	ευρωλεπτά/οχηματοχιλιόμετρο	Προαστιακές⁽¹⁾	Υπεραστικές⁽²⁾
Βαρύ επαγγελματικό όχημα με μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος μικρότερο των 14 τόνων ή διαξονικό	EURO 0	13,3	8,3
	EURO I	9,1	5,4
	EURO II	8,8	5,4
	EURO III	7,7	4,3
	EURO IV	5,9	3,1
	EURO V	5,7	1,9
	EURO VI	3,2	0,6
	Λιγότερο ρυπογόνα από την κατηγορία EURO VI	2,5	0,3
Βαρύ επαγγελματικό όχημα με μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος μεταξύ 14 και 28 τόνων ή τριαξονικό	EURO 0	23,3	15,1
	EURO I	16,4	10,1
	EURO II	15,7	10,0
	EURO III	13,5	8,2
	EURO IV	9,5	5,7
	EURO V	8,9	3,7
	EURO VI	3,6	0,8
	Λιγότερο ρυπογόνα από την κατηγορία EURO VI	2,5	0,3
Βαρύ επαγγελματικό όχημα με μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος μεταξύ 28 και 40 τόνων ή τετραξονικό	EURO 0	30,4	19,7
	EURO I	22,6	13,9
	EURO II	21,3	13,9
	EURO III	17,8	11,2
	EURO IV	12,2	7,7
	EURO V	9,2	4,0
	EURO VI	3,5	0,8
	Λιγότερο ρυπογόνα από την κατηγορία EURO VI	2,5	0,3

Βαρύ επαγγελματικό όχημα με μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος άνω των 40 τόνων ή με 5 ή περισσότερους άξονες	EURO 0	43,0	28,6
	EURO I	31,5	19,8
	EURO II	29,2	19,4
	EURO III	24,0	15,6
	EURO IV	16,2	10,6
	EURO V	9,8	4,7
	EURO VI	3,6	1,0
	Λιγότερο ρυπογόνα από την κατηγορία EURO VI	2,5	0,3

⁽¹⁾ «Προαστιακές» είναι οι περιοχές με πυκνότητα πληθυσμού μεταξύ 150 και 900 κατοίκων/km² (μέση πυκνότητα πληθυσμού 300 κατοίκων/km²).

⁽²⁾ «Υπεραστικές» είναι οι περιοχές με πυκνότητα πληθυσμού κάτω των 150 κατοίκων/km².

Πίνακας 2: τιμές αναφοράς του τέλους εξωτερικού κόστους για τα πούλμαν

Κατηγορία οχήματος	ευρωλεπτά/οχηματοχιλιόμετρο	Προαστιακές ⁽¹⁾	Υπεραστικές ⁽²⁾
Πούλμαν με μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος 18 τόνων ή διαξονικό	EURO 0	20,3	13,1
	EURO I	16,0	10,4
	EURO II	15,6	9,9
	EURO III	13,9	8,5
	EURO IV	10,0	5,7
	EURO V	9,0	5,0
	EURO VI	2,8	0,8
	Λιγότερο ρυπογόνα από την κατηγορία EURO VI	1,4	0,2
Πούλμαν με μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος άνω των 18 τόνων ή με τρεις ή περισσότερους άξονες	EURO 0	24,9	16,2
	EURO I	19,2	12,3
	EURO II	18,5	12,0
	EURO III	15,7	9,8
	EURO IV	10,6	6,6
	EURO V	10,2	5,2
	EURO VI	2,8	0,8
	Λιγότερο ρυπογόνα από την κατηγορία EURO VI	1,4	0,2

⁽¹⁾ «Προαστιακές» είναι οι περιοχές με πυκνότητα πληθυσμού μεταξύ 150 και 900 κατοίκων/km² (μέση πυκνότητα πληθυσμού 300 κατοίκων/km²).

⁽²⁾ «Υπεραστικές» είναι οι περιοχές με πυκνότητα πληθυσμού κάτω των 150 κατοίκων/km².

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

ε) Στο παράρτημα IV, ο πίνακας με τίτλο «Συνδυασμοί οχημάτων (αρθρωτά οχήματα και οδικοί συρμοί)» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (ΑΡΘΡΩΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΟΔΙΚΟΙ ΣΥΡΜΟΙ)

Ανάρτηση πεπιεσμένου αέρα στους κινητήριους άξονες ή σύστημα αναγνωρισμένο ως ισοδύναμο		Άλλα συστήματα ανάρτησης στους κινητήριους άξονες		Κατηγορία ζευγών
Αριθμός αξόνων και μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος (σε τόνους)		Αριθμός αξόνων και μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος (σε τόνους)		
Τουλάχιστον	Μικρότερο των	Τουλάχιστον	Μικρότερο των	
<i>2 + 1 άξονες</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<i>2 + 2 άξονες</i>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			

2 + 3 άξονες				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
3 + 2 άξονες				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
3 + 3 άξονες				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
7 άξονες				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
8 ή 9 άξονες				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III»·

(2) προστίθενται τα ακόλουθα παραρτήματα V, VI και VII:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΕΛΟΥΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΣΥΜΦΟΡΗΣΗΣ

Το παρόν παράρτημα καθορίζει τις ελάχιστες απαιτήσεις για την επιβολή τέλους κυκλοφοριακής συμφοράς.

1. Καλυπτόμενα τμήματα του δικτύου που υπόκεινται σε τέλη κυκλοφοριακής συμφοράς, οχήματα και χρονικά διαστήματα

Τα κράτη μέλη προσδιορίζουν με ακρίβεια:

α) το τμήμα ή τα τμήματα του δικτύου τους που αποτελούνται από το μερίδιό τους στο διευρωπαϊκό δίκτυο και τους αυτοκινητόδρομους τους που αναφέρονται στο άρθρο 7

παράγραφος 1, τα οποία υπόκεινται σε τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης σύμφωνα με το άρθρο 7δα παράγραφοι 1 και 3.

β) την ταξινόμηση τμημάτων του δικτύου που υπόκεινται στο τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης ως «μητροπολιτικών» και «μη μητροπολιτικών». Τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν τα κριτήρια που καθορίζονται στον πίνακα 1 με σκοπό την ταξινόμηση κάθε τμήματος οδού.

Πίνακας 1: Κριτήρια για την ταξινόμηση των οδών του δικτύου του στοιχείου α) ως «μητροπολιτικών» και «μη μητροπολιτικών».

Κατηγορία οδού	Κριτήριο ταξινόμησης
«μητροπολιτικές»	Τμήματα του δικτύου που διέρχονται από οικισμούς με πληθυσμό 250.000 κατοίκων ή περισσότερων
«μη μητροπολιτικές»	Τμήματα του δικτύου που δεν εμπίπτουν στην κατηγορία των «μητροπολιτικών»

γ) τα χρονικά διαστήματα στα οποία ισχύει το τέλος, για κάθε επιμέρους τμήμα. Στις περιπτώσεις που ισχύουν διαφορετικά επίπεδα τελών κατά τη διάρκεια της περιόδου επιβολής τελών, τα κράτη μέλη καθορίζουν σαφώς την αρχή και το τέλος κάθε περιόδου κατά την οποία εφαρμόζεται ορισμένο τέλος.

Τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν τους συντελεστές ισοδυναμίας που καθορίζονται στον πίνακα 2 με σκοπό τον προσδιορισμό της αναλογίας μεταξύ των επιπέδων των τελών για διαφορετικές κατηγορίες οχημάτων:

Πίνακας 2: Συντελεστές ισοδυναμίας για τον προσδιορισμό της αναλογίας μεταξύ των επιπέδων των τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης για διαφορετικές κατηγορίες οχημάτων

Κατηγορία οχήματος	Συντελεστής ισοδυναμίας
Ελαφρά οχήματα	1
Δύσκαμπτα βαρέα φορτηγά οχήματα	1,9
Λεωφορεία και πούλμαν	2,5
Αρθρωτά βαρέα φορτηγά οχήματα	2,9

2. Ύψος του τέλους

Για κάθε κατηγορία οχήματος, τμήμα οδού και χρονικό διάστημα, το κράτος μέλος ή, κατά περίπτωση, η ανεξάρτητη αρχή καθορίζει ενιαίο συγκεκριμένο ποσό, σύμφωνα με τις διατάξεις του τμήματος 1 του παρόντος παραρτήματος, λαμβανομένης υπόψη της αντίστοιχης μέγιστης αξίας που καθορίζεται στον πίνακα του παραρτήματος VI. Η επακόλουθη διάρθρωση της χρέωσης είναι διαφανής, δημοσιοποιείται και διατίθεται επί ίσοις όροις σε όλους τους χρήστες.

Πριν την επιβολή τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης, τα κράτη μέλη δημοσιεύουν εγκαίρως όλα τα παρακάτω:

α) όλες τις παραμέτρους, τα δεδομένα και λοιπές πληροφορίες που απαιτούνται για την κατανόηση του τρόπου θέσπισης της ταξινόμησης οδών και οχημάτων και καθορισμού περιόδων επιβολής του τέλους·

β) την ολοκληρωμένη περιγραφή των τελών κυκλοφοριακής συμφοράς που επιβάλλονται σε κάθε κατηγορία οχήματος σε κάθε τμήμα οδού και για κάθε χρονικό διάστημα.

Τα κράτη μέλη θέτουν στη διάθεση της Επιτροπής όλες τις πληροφορίες που δημοσιεύονται δυνάμει των στοιχείων α) και β).

Το τέλος καθορίζεται μόνο αφού ληφθεί υπόψη ο κίνδυνος παράκαμψης της κυκλοφορίας σε συνδυασμό με την έλλειψη δυσμενών επιπτώσεων στην οδική ασφάλεια, το περιβάλλον και τη συμφορά, 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 κυκλοφοριακής συμφοράς. Προσαρμόζει ετησίως, κατά περίπτωση, τη διάρθρωση χρέωσης, την περίοδο(-ους) επιβολής του τέλους και το συγκεκριμένο ύψος του τέλους που έχει καθοριστεί για δεδομένη κατηγορία οχημάτων, τύπο οδικού δικτύου και χρονική περίοδο, βάσει των αλλαγών της προσφοράς και της ζήτησης για μεταφορές.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΜΕΓΙΣΤΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΤΕΛΟΥΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΣΥΜΦΟΡΗΣΗΣ

Το παρόν παράρτημα καθορίζει το μέγιστο επίπεδο του τέλους κυκλοφοριακής συμφοράς.

Τα μέγιστα επίπεδα που προβλέπονται στον παρακάτω πίνακα εφαρμόζονται στα ελαφρά οχήματα. Τα τέλη για άλλες κατηγορίες οχημάτων καθορίζονται με πολλαπλασιασμό του τέλους που επιβάλλεται στα ελαφρά οχήματα με τους συντελεστές ισοδυναμίας που καθορίζονται στον πίνακα του παραρτήματος V.

Πίνακας: Μέγιστο επίπεδο τέλους κυκλοφοριακής συμφοράς για τα ελαφρά οχήματα

ευρωλεπτά/οχηματοχιλιόμετρο	Μητροπολιτικές	Μη μητροπολιτικές
Αυτοκινητόδρομοι	67	34
Κεντρικές οδοί	198	66

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΔΙΟΔΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΤΕΛΩΝ ΧΡΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΛΑΦΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

Το παρόν παράρτημα καθορίζει τις κατηγορίες εκπομπών σύμφωνα με τις οποίες διαφοροποιούνται τα διόδια και τα τέλη χρήσης.

Οι εκπομπές ρύπων υπολογίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) .../...*.

Τα χαμηλότερα τέλη ισχύουν για κάθε επιβατηγό όχημα και ελαφρύ όχημα με συγκεκριμένες εκπομπές CO₂, όπως υπολογίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου**, που βρίσκονται κάτω από τα επίπεδα που αντιστοιχούν στους καθορισμένους στόχους της ΕΕ για ολόκληρο τον στόλο όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*** και τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου****.

Πίνακας: Κατηγορίες εκπομπών για ελαφρά οχήματα

Συντελεστής συμμόρφωσης	1,5-2,1	1-1,5	κάτω από 1	Οχήματα μηδενικών εκπομπών
Τέλος ανά km	10 % κάτω από το υψηλότερο τέλος	20% κάτω από το υψηλότερο τέλος	30% κάτω από το υψηλότερο τέλος	75% κάτω από το υψηλότερο τέλος

* ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) .../... της Επιτροπής, της XXX, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 2017/xxx και της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 6) [RDE 3] (ΕΕ L ... της2017, σ. ...).

** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων (ΕΕ L 171 της 29.6.2007, σ. 1).

*** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα (ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 1).

**** Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2011, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα όσον αφορά τις εκπομπές, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα (ΕΕ L 145 της 31.5.2011, σ. 1-18).».