

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

της 17ης Ιουνίου 1999

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

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

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

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

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

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

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

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

νέα οδηγία· ότι κατά συνέπεια, η οδηγία 93/89/ΕΟΚ αντικαθίσταται από την παρούσα οδηγία·

- (5) υπό τις σημερινές συνθήκες, η προσαρμογή των εθνικών συστημάτων επιβολής τελών θα πρέπει να περιοριστεί στα οχήματα επαγγελματικής χρήσεως, των οποίων το μεικτό βάρος υπερβαίνει ένα καθορισμένο όριο·
- (6) είναι σκόπιμο, για το λόγο αυτό, να καθοριστεί το ελάχιστο ύψος των φόρων επί των οχημάτων οι οποίοι ήδη εφαρμόζονται στα κράτη μέλη, ή θα μπορούσαν να αντικαταστήσουν τους ισχύοντες·
- (7) θα πρέπει να ενθαρρυνθεί η χρήση οχημάτων περισσότερο φιλικών προς το περιβάλλον και τις οδούς μέσω της μεγαλύτερης διαφοροποίησης των φόρων και τελών, στο βαθμό που η διαφοροποίηση αυτή δεν επηρεάζει τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς·
- (8) σε μερικά κράτη μέλη θα πρέπει να δοθεί μια περίοδος παρέκκλισης από τις ελάχιστες τιμές για να διευκολυνθεί η προσαρμογή στα επίπεδα της παρούσας οδηγίας·
- (9) σε ορισμένες εσωτερικές μεταφορές τοπικού χαρακτήρα με μικρό αντίκτυπο στην κοινοτική αγορά μεταφορών, επιβάλλονται σήμερα μειωμένου ύψους φόροι επί των οχημάτων· ότι, για να εξασφαλισθεί η απρόσκοπτη μετάβαση, θα πρέπει να επιτραπεί στα κράτη μέλη να προβλέψουν προσωρινές παρεκκλίσεις από το ελάχιστο ύψος φόρων·
- (10) πρέπει να επιτραπεί στα κράτη μέλη να εφαρμόζουν μειωμένους φόρους ή απαλλαγές από τους φόρους οχημάτων στην περίπτωση οχημάτων, η χρήση των οποίων δεν προβλέπεται να έχει επιπτώσεις στην κοινοτική αγορά μεταφορών·
- (11) προκειμένου να ληφθούν υπόψη ορισμένες ειδικές καταστάσεις, θα πρέπει να προβλεφθεί διαδικασία με την οποία είναι δυνατόν να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να διατηρούν περαιτέρω εξαιρέσεις ή μειώσεις·
- (12) οι υφιστάμενες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού δεν μπορούν να εξαλειφθούν με απλή εναρμόνιση των φόρων ή των ειδικών φόρων καταβάσεως καυσίμων, αλλά μέχρι να εισαχθούν καταλληλότεροι τρόποι φορολόγησης από τεχνική και οικονομική άποψη, οι στρεβλώσεις αυτές μπορούν να μετριασθούν μέσω της δυνατότητας διατήρησης ή καθιέρωσης διοδίων ή/και τελών χρήσης αυτοκινητοδρόμων· επιπροσθέτως, θα πρέπει να επιτραπεί στα κράτη μέλη να επιβάλλουν τέλη για τη χρήση γεφυρών, σηράγγων και οδών που διασχίζουν ορεινούς αυχένες·

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

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

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

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

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

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

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

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

- (13) λόγω των ειδικών συνθηκών σε ορισμένες οδούς των Άλπεων, ίσως είναι σκόπιμο για ένα κράτος μέλος να μην εφαρμόζει ένα σύστημα τελών χρήσης σε ένα σαφώς προσδιορισμένο τμήμα του δικτύου αυτοκινητοδρόμων του προκειμένου να εφαρμοστεί επιβάρυνση συνδεδεμένη με τα έργα υποδομής·
- (14) τα διόδια και τα τέλη χρήσης δεν πρέπει να εισάγουν διακρίσεις ούτε να συνεπάγονται υπερβολικές διατυπώσεις ή να παρεμβάλλουν εμπόδια στα εσωτερικά σύνορα κατά συνέπεια, θα πρέπει να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα που να επιτρέπουν την καταβολή διοδίων και τελών χρήσης οιαδήποτε στιγμή και με διάφορους τρόπους πληρωμής·
- (15) τα επίπεδα των τελών χρήσης θα πρέπει να βασίζονται στη διάρκεια χρήσης της εν λόγω υποδομής και θα πρέπει να διαφοροποιούνται ανάλογα με το πραγματικό κόστος που προκαλούν τα οδικά οχήματα·
- (16) θα πρέπει να εφαρμοστούν προσωρινά μειωμένοι συντελεστές τελών χρήσης για τα οχήματα που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας στην Ελλάδα προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι δυσκολίες που οφείλονται στη γεωπολιτική της θέσης·
- (17) προκειμένου να εξασφαλισθεί ομοιόμορφη εφαρμογή των τελών χρήσης και των διοδίων, είναι σκόπιμο να θεθούν ορισμένοι κανόνες όσον αφορά τον τρόπο εφαρμογής τους, όπως τα χαρακτηριστικά της υποδομής στην οποία επιβάλλονται αυτά τα τέλη χρήσης και διόδια, τα ανώτατα επίπεδα ορισμένων συντελεστών και άλλοι γενικοί όροι που θα πρέπει να τηρούνται· ότι οι σταθμισμένες μέσες τιμές των διοδίων θα πρέπει να αποτελούν συνάρτηση του κόστους κατασκευής, λειτουργίας και ανάπτυξης του οικείου δικτύου έργων υποδομής·
- (18) πρέπει να προβλεφθεί ότι τα κράτη μέλη μπορούν να διαθέσουν στην προστασία του περιβάλλοντος και στην ισόρροπη ανάπτυξη των δικτύων μεταφορών ένα ποσοστό των δικαιωμάτων χρήσης και των διοδίων, υπολογιζόμενο σύμφωνα με την παρούσα οδηγία·
- (19) τα αναφερόμενα στην παρούσα οδηγία ποσά, τα εκφραζόμενα στο εθνικό νόμισμα των κρατών μελών που θα υιοθετήσουν το ευρώ, καθορίζονται την 1η Ιανουαρίου 1999 οπότε η αξία του ευρώ θα καθοριστεί βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2866/98 του Συμβουλίου, της 31ης Δεκεμβρίου 1998, σχετικά με τις τιμές μετατροπής του ευρώ και των νομισμάτων των κρατών μελών που υιοθετούν το ευρώ (1)· τα μη συμμετέχοντα στο ευρώ κράτη μέλη θα πρέπει να επανεξετάζουν κάθε χρόνο τα ποσά της παρούσας οδηγίας στο εθνικό τους νόμισμα και να τα προσαρμόζουν αν χρειάζεται στις μεταβαλλόμενες συναλλαγματικές ισοτιμίες οι ετήσιες αναπροσαρμογές στα εθνικά νομίσματα είναι προαιρετικές αν η μεταβολή από την εφαρμογή των νέων συναλλαγματικών ισοτιμιών είναι κάτω από ένα ορισμένο ποσοστό·

- (20) πρέπει να εφαρμόζεται η αρχή της εδαφικότητας δύο ή περισσότερα κράτη μέλη μπορούν να συνεργασθούν για να εισαγάγουν ένα κοινό σύστημα τελών χρήσης, τηρουμένων ορισμένων συμπληρωματικών όρων·
- (21) σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, η παρούσα οδηγία περιορίζεται στα απολύτως απαραίτητα για την επίτευξη των στόχων που επιδιώκονται δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 5, τρίτο εδάφιο της συνθήκης·
- (22) χρειάζεται αυστηρό χρονοδιάγραμμα για την επανεξέταση των διατάξεων της παρούσας οδηγίας και την ενδεχόμενη προσαρμογή τους, εάν είναι αναγκαίο, με σκοπό την ανάπτυξη ενός συστήματος φορολόγησης περισσότερο εδαφικού χαρακτήρα,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

### Γενικές διατάξεις

#### Άρθρο 1

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

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

Δεν αφορά ούτε τα οχήματα των οποίων η άδεια κυκλοφορίας έχει εκδοθεί στις Καναρίους νήσους, στη Θέουτα και Μελίλα, στις Αζόρες και Μαδέρα και τα οποία πραγματοποιούν μεταφορές αποκλειστικά στα συγκεκριμένα εδάφη ή μεταξύ αυτών και του ηπειρωτικού εδάφους της Ισπανίας ή της Πορτογαλίας αντίστοιχα.

#### Άρθρο 2

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας νοούνται ως:

- α) «αυτοκινητόδρομος»: κάθε 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 νηίδα 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 ή με λωρίδα για πεζούς,
  - iii) χαρακτηρίζεται συγκεκριμένα ως αυτοκινητόδρομος,
- β) «διόδια»: το καταβαλλόμενο καθορισμένο χρηματικό ποσό για την πραγματοποιούμενη από όχημα διαδρομή μεταξύ δύο σημείων της υποδομής που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 2 το ύψος του εν λόγω ποσού καθορίζεται με βάση τη διανυόμενη απόσταση και την κατηγορία του οχήματος,

(1) ΕΕ L 359 της 31.12.1998, σ. 1.

- γ) «τέλη χρήσης»: το καταβαλλόμενο καθορισμένο χρηματικό ποσό για την απόκτηση του δικαιώματος χρήσης, από ένα όχημα και επί δεδομένο χρονικό διάστημα, της υποδομής που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 2,
- δ) «όχημα»: όχημα με κινητήρα ή συνδυασμός αρθρωτών οχημάτων που προορίζονται αποκλειστικά για οδικές εμπορευματικές μεταφορές και έχουν μέγιστο επιτρεπόμενο μικτό βάρος τουλάχιστο ίσο προς 12 τόνους,
- ε) όχημα «EURO I»: το όχημα με τα χαρακτηριστικά που ορίζονται στο στίχο Α του πίνακα του τμήματος 8.3.1.1. του παραρτήματος Ι της οδηγίας 88/77/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 3ης Δεκεμβρίου 1987, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της εκπομπής αερίων και σωματιδιακών ρύπων από τους κινητήρες ντήζελ προοριζόμενους να τοποθετηθούν σε οχήματα <sup>(1)</sup>,
- στ) όχημα «EURO II»: το όχημα με τα χαρακτηριστικά που ορίζονται στο στίχο Β του πίνακα του τμήματος 8.3.1.1. του παραρτήματος Ι της οδηγίας 88/77/ΕΟΚ.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

### Φόροι επί των οχημάτων

#### Άρθρο 3

1. Οι φόροι επί των οχημάτων οι οποίοι αναφέρονται στο άρθρο 1 είναι οι εξής:
- *Βέλγιο:*
- taxe de circulation sur les véhicules automobiles/ verkeersbelasting op de autovoertuigen,
- *Δανία:*
- vægtafgift af motorkstrejer m.v.,
- *Γερμανία:*
- Kraftfahrzeugsteuer,
- *Ελλάδα:*
- Τέλη κυκλοφορίας,
- *Ισπανία:*
- α) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica,
- β) impuesto sobre actividades económicas (μόνον όσον αφορά το ποσό των τελών που επιβάλλονται για τα αυτοκίνητα οχήματα),
- *Γαλλία:*
- α) taxe spéciale sur certains véhicules routiers,
- β) taxe différentielle sur les véhicules à moteur,
- *Ιρλανδία:*
- vehicle excise duty,
- *Ιταλία:*
- α) tassa automobilistica,

- β) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica,
- *Λουξεμβούργο:*
- taxe sur les véhicules automoteurs,
- *Κάτω Χώρες:*
- motorrijtuigenbelasting,
- *Αυστρία:*
- Kraftfahrzeugsteuer,
- *Πορτογαλία:*
- α) imposto de camionagem,
- β) imposto de circulação,
- *Φινλανδία:*
- varsinainen ajoneuvoverd/egentlig fordonsskatt,
- *Σουηδία:*
- fordonsskatt,
- *Ηνωμένο Βασίλειο:*
- α) vehicle excise duty,
- β) motor vehicles licence.

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

#### Άρθρο 4

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

#### Άρθρο 5

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

#### Άρθρο 6

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

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

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

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

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 36 της 9.2.1988, σ. 33· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 96/1/ΕΚ (ΕΕ L 40 της 17.2.1996, σ. 1).

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

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

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

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

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

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

#### Διόδια και τέλη χρήσης

##### Άρθρο 7

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρήσουν ή να επιβάλουν διόδια ή/και τέλη χρήσης υπό τις προϋποθέσεις που ορίζονται κατωτέρω στις παραγράφους 2 έως 10.

2. α) Διόδια και τέλη χρήσης επιβάλλονται μόνο στους χρήστες αυτοκινητοδρόμων ή άλλων οδών με περισσότερες από μια λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, όταν οι οδοί αυτές έχουν χαρακτηριστικά ανάλογα προς τα χαρακτηριστικά των αυτοκινητοδρόμων καθώς και στους χρήστες γεφυρών, σιράγγων και ορεινών διαβάσεων.

Ωστόσο, σε κράτος μέλος στο οποίο δεν υπάρχει γενικό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων ή οδών με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση που έχουν παρεμφερή χαρακτηριστικά, είναι δυνατόν

να εισπράττονται διόδια ή τέλη χρήσης για τη χρησιμοποίηση της τεχνικώς ανωτάτης κατηγορίας οδών του εν λόγω κράτους μέλους.

β) Ύστερα από διαβουλεύσεις με την Επιτροπή, και σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στην απόφαση του Συμβουλίου, της 21ης Μαρτίου 1962, περί θεσπίσεως διαδικασίας προηγούμενης εξετάσεως και διαβουλεύσεως για ορισμένες νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις στον τομέα των μεταφορών, των οποίων τη θέσπιση μελετούν τα κράτη μέλη<sup>(2)</sup>,

i) μπορεί να επιβληθούν διόδια και τέλη χρήσης και για άλλα τμήματα του βασικού οδικού δικτύου, ιδίως

— όταν συντρέχουν λόγοι ασφαλείας,

— σε κράτος μέλος στο οποίο το μεγαλύτερο μέρος της χώρας στερείται συνεκτικού δικτύου αυτοκινητοδρόμων ή οδών με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση που έχουν παρεμφερή χαρακτηριστικά, στο μέρος αυτό του κράτους αλλά μόνο σε δρόμους που χρησιμοποιούνται για διεθνείς και διαπεριφερειακές μεταφορές βαρέων εμπορευμάτων, εφόσον η κυκλοφορία και η πληθυσμιακή πυκνότητα δεν δικαιολογεί οικονομικά την κατασκευή αυτοκινητοδρόμων ή οδών με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση που έχουν παρεμφερή χαρακτηριστικά,

ii) μπορεί να θεσπισθούν από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη ειδικές ρυθμίσεις για παραμεθόριες περιοχές,

iii) η Αυστρία μπορεί να απαλλάξει από τα αυστριακά τέλη χρήσης το τμήμα του αυτοκινητοδρόμου μεταξύ Kufstein και Brenner.

3. Δεν είναι δυνατόν να επιβάλλονται ταυτόχρονα διόδια και τέλη χρήσης για τη χρήση του ίδιου τμήματος οδού. Εν τούτοις, τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλλουν και διόδια σε δίκτυα όπου εισπράττονται τέλη χρήσης, για τη χρήση γεφυρών, σιράγγων και ορεινών διαβάσεων.

4. Τα διόδια και τα τέλη χρήσης δεν επιτρέπεται να εισάγουν, άμεσα ή έμμεσα, διακρίσεις λόγω της ιθαγένειας του μεταφορέα ή της προέλευσης ή του προορισμού του οχήματος.

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

6. Στα οχήματα των οποίων έχει εκδώσει την άδεια ένα κράτος μέλος μπορεί να επιβάλει τέλη χρήσης για τη χρήση ολόκληρου του οδικού δικτύου του.

<sup>(2)</sup> ΕΕ 23 της 3.4.1962, σ. 720/62· απόφαση όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την απόφαση 73/402/ΕΟΚ (ΕΕ L 347 της 17.12.1973, σ. 48).

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

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

Την 1η Ιουλίου 2002 και ακολούθως ανά διετία, τα μέγιστα αυτά όρια επανεξετάζονται. Στο βαθμό του αναγκαίου, η Επιτροπή υποβάλλει προτάσεις για κατάλληλες αναπροσαρμογές και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο αποφασίζουν σχετικά, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που ορίζονται στη συνθήκη.

Επί δύο έτη μετά τη θέση της οδηγίας σε ισχύ, τα κράτη μέλη που επιβάλλουν τέλος χρήσης εφαρμόζουν μείωση του ποσού των τελών χρήσης κατά 50 % για τα οχήματα που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας στην Ελλάδα, λόγω της γεωπολιτικής της θέσης. Η Επιτροπή μπορεί να επιτρέψει την ανά έτος παράταση της μείωσης αυτής από τα εν λόγω κράτη μέλη.

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

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

9. Το σταθμισμένο μέσο ύψος των διοδίων σχετίζεται με το κόστος κατασκευής, λειτουργίας και ανάπτυξης του αντίστοιχου δικτύου έργων υποδομής.

10. Με την επιφύλαξη του σταθμισμένου μέσου ύψους των διοδίων που μνημονεύεται στην παράγραφο 9, τα κράτη μέλη μπορούν να διαφοροποιούν τα διόδια ανάλογα:

- α) με την κατηγορία εκπομπών του οχήματος, υπό την επιφύλαξη ότι τα διόδια δεν είναι υψηλότερα κατά περισσότερο από 50 % από τα διόδια που επιβάλλονται για ισοδύναμα οχήματα που πληρούν τις αυστηρότερες προδιαγραφές εκπομπής,
- β) με την ώρα του εικοσιτετράωρου, υπό την επιφύλαξη ότι τα διόδια δεν είναι υψηλότερα κατά περισσότερο από 100 % από τα διόδια που επιβάλλονται κατά τη φθηνότερη περίοδο του εικοσιτετράωρου.

Οιαδήποτε διαφοροποίηση των διοδίων ανάλογα με την κατηγορία των εκπομπών ή την ώρα της ημέρας πρέπει να είναι ανάλογη προς τον επιδιωκόμενο στόχο.

#### Άρθρο 8

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

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

- α) το ύψος των κοινών τελών χρήσης καθορίζεται από τα συμμετέχοντα κράτη μέλη σε επίπεδο το οποίο δεν υπερβαίνει το όριο που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 7·
- β) η καταβολή των κοινών τελών χρήσης δίνει την πρόσβαση στο δίκτυο όπως καθορίζεται από τα συμμετέχοντα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 2·

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

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

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

### Τελικές διατάξεις

#### Άρθρο 9

1. Η παρούσα οδηγία δεν εμποδίζει την εφαρμογή εκ μέρους των κρατών μελών:

- α) ειδικών φόρων ή τελών που:
  - επιβάλλονται κατά την έκδοση της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος, ή
  - επιβάλλονται σε οχήματα ή φορτία βάρους ή διαστάσεων εκτός του συνήθους·
- β) τελών στάθμευσης και ειδικών τελών για την κυκλοφορία σε αστικές περιοχές·

γ) ρυθμιστικών τελών που σχεδιάζονται ειδικά για την καταπολέμηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης που σχετίζεται με το συγκεκριμένο χρόνο και τόπο.

2. Επίσης, η παρούσα οδηγία δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να αφιερώνουν, για την προστασία του περιβάλλοντος και για την ισόρροπη ανάπτυξη των δικτύων μεταφορών, ένα ποσοστό του δικαιώματος χρήσης ή των διοδίων, εφόσον το ποσό αυτό υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφοι 7 και 9.

#### Άρθρο 10

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

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

#### Άρθρο 11

1. Έως τις ημερομηνίες που προβλέπονται στο άρθρο 7 παράγραφος 7 δεύτερο εδάφιο, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκθεση για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, λαμβάνοντας υπόψη τις εξελίξεις όσον αφορά την τεχνολογία και την κυκλοφοριακή συμφόρηση.

2. Για να είναι σε θέση η Επιτροπή να συντάξει τις προαναφερόμενες εκθέσεις, τα κράτη μέλη της διαβιβάζουν τις αναγκαίες πληροφορίες το αργότερο 6 μήνες πριν από τις ημερομηνίες της παραγράφου 1.

3. Τα κράτη μέλη που εισάγουν ηλεκτρονικό σύστημα εισπραξης των διοδίων ή/και των τελών χρήσης, συνεργάζονται με σκοπό να επιτύχουν το δέον επίπεδο διαλειτουργικότητας.

## Άρθρο 12

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

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

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

## Άρθρο 13

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

## Άρθρο 14

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Λουξεμβούργο, 17 Ιουνίου 1999.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

J. M. GIL-ROBLES

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

F. MÜNTEFERING

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

## ΕΛΑΧΙΣΤΟ ΥΨΟΣ ΦΟΡΩΝ ΕΠΙ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

## ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

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

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

## ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (ΑΡΘΡΩΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΟΔΙΚΟΙ ΣΥΡΜΟΙ)

Αριθμός αξόνων και μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος (σε τόνους)		Ελάχιστο ύψος φόρου (σε ευρώ/έτος)	
Τουλάχιστον	Μικρότερο των	Ανάρτηση πεπιεσμένου αέρα ή σύστημα αναγνωρισμένο ως ισοδύναμο <sup>(1)</sup> στον ή στους κινητήριους άξονες	Άλλα συστήματα ανάρτησης στον ή στους κινητήριους άξονες
<b>2 + 1 άξονες</b>			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97
23	25	97	175
25	28	175	307

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

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



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

**ΜΕΓΙΣΤΑ ΠΟΣΑ ΣΕ ΕΥΡΩ ΤΩΝ ΤΕΛΩΝ ΧΡΗΣΗΣ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ, ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 7 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 7****Ετήσια**

	μέγιστο 3 άξονες	ελάχιστο 3 άξονες
MH EURO	960	1 550
EURO I	850	1 400
EURO II και καθαρότερα	750	1 250

**Μηνιαία και εβδομαδιαία**

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

**Ημερήσια**

Το ημερήσιο τέλος χρήσης είναι το ίδιο για όλες τις κατηγορίες οχημάτων και αντιστοιχεί σε 8 ευρώ.

---