

## **Διαφοροποιημένα τέλη υποδομών και χρήσης για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, με βάση τις εκπομπές CO2, προωθεί η ΕΕ**

2020/12/30 09:51 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Στην αναθεώρηση των κανόνων για τα τέλη χρήσης του οδικού δικτύου (οδηγία για την Ευρωβινιέτα) προχωρά η ΕΕ, με στόχο να μειώσει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, να αντιμετωπίσει άλλες περιβαλλοντικές επιπτώσεις και την κυκλοφοριακή συμφόρηση και να φροντίσει για τη χρηματοδότηση των οδικών υποδομών.

Για το λόγο αυτό, οι πρέσβεις των κρατών-μελών ενέκριναν τη διαπραγματευτική εντολή για τη μεταρρύθμιση, η οποία θα περιλαμβάνει ένα νέο σύστημα για τη **διαφοροποίηση των τελών για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα με βάση τις εκπομπές CO2.**

Το νέο καθεστώς θα προωθήσει την είσοδο στην αγορά οχημάτων με χαμηλότερες εκπομπές και θα συμβάλει στην καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία.

«Με τη σημερινή εντολή, το Συμβούλιο καταδεικνύει τη φιλοδοξία του όσον αφορά την επίτευξη των στόχων για τη βιωσιμότητα και το περιβάλλον στις οδικές μεταφορές.

Αυτή η αναθεώρηση της χρέωσης της χρήσης του οδικού δικτύου θα καλύπτει όχι μόνο την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση, αλλά και τις εκπομπές CO2, παρέχοντας κίνητρα για καθαρότερες και αποδοτικότερες μεταφορές.

Έτσι θα μπορέσουμε να μειώσουμε τις εκπομπές από τις μεταφορές και να αντιμετωπίσουμε αποτελεσματικά την υπερθέρμανση του πλανήτη», σχολίασε ο Andreas Scheuer, Ομοσπονδιακός Υπουργός Συγκοινωνιών και Ψηφιακών Υποδομών της Γερμανίας και Πρόεδρος του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου.

### **Η εντολή του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου**

Η εντολή του Συμβουλίου παρέχει **στα κράτη-μέλη μια εργαλειοθήκη για την επιβολή τελών χρήσης του οδικού δικτύου**, με στόχο τη μείωση της ρύπανσης

από τις μεταφορές, την ομαλότερη ροή της κυκλοφορίας και την ανάκτηση του κόστους κατασκευής, λειτουργίας και συντήρησης των υποδομών.

Τα κράτη θα εξακολουθήσουν να έχουν τη δυνατότητα **επιλογής του μοντέλου χρέωσης που προτιμούν**. Δεδομένου ότι οι χώρες της ΕΕ διαφέρουν ως προς τη γεωγραφία, την πληθυσμιακή πυκνότητα και τα οδικά δίκτυα, και λαμβάνοντας υπόψη τα συστήματα χρέωσης που ήδη εφαρμόζουν, η χρέωση βάσει χρόνου θα διατηρηθεί ως οικονομικά αποδοτική εναλλακτική επιλογή έναντι της χρέωσης με βάση την απόσταση.

Το πεδίο εφαρμογής των κανόνων **δεν θα περιορίζεται πλέον μόνο στα βαρέα φορτηγά οχήματα**, αλλά θα συμπεριλάβει και άλλα οχήματα στα οποία τα κράτη θα θελήσουν ίσως να εφαρμόσουν τέλη, όπως **λεωφορεία, ημιφορτηγά ή επιβατικά αυτοκίνητα**.

Οι χώρες θα έχουν τη δυνατότητα να επιβάλλουν διόδια και τέλη χρήσης για κάθε τύπο οχήματος ανεξάρτητα η μία από την άλλη.

Επιπλέον, τα κράτη μπορούν να προβλέπουν μειωμένα διόδια ή τέλη χρήσης ή να απαλλάσσουν κάποια οχήματα από την υποχρέωση καταβολής διοδίων ή τελών χρήσης υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις.

Η **κυριότερη αλλαγή** σε σχέση με το ισχύον σύστημα θα είναι η εισαγωγή ενός νέου εργαλείου σε επίπεδο ΕΕ με διαφοροποιημένα τέλη υποδομών και χρήσης για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα με βάση τις **εκπομπές CO<sub>2</sub>**.

Η διαφοροποίηση θα βασίζεται στα υφιστάμενα πρότυπα για τις εκπομπές CO<sub>2</sub>. Αρχικά, το καθεστώς θα ισχύει μόνο για τα μεγαλύτερα φορτηγά, αλλά σταδιακά μπορεί να επεκταθεί και σε άλλους τύπους βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και να προσαρμόζεται τακτικά στην τεχνολογική πρόοδο μέσω εκτελεστικών πράξεων.

Προκειμένου να δοθούν κίνητρα για την αγορά των καλύτερων στην κατηγορία τους οχημάτων, τα κράτη-μέλη θα έχουν τη δυνατότητα να παρέχουν προτιμησιακή μεταχείριση σε **οχήματα μηδενικών εκπομπών**.

Τα κράτη μέλη μπορούν να συνεχίσουν να εφαρμόζουν την ισχύουσα διαφοροποίηση των τελών με βάση **τις κατηγορίες εκπομπών EURO** για τον υφιστάμενο στόλο. Ωστόσο, θα πρέπει να εφαρμόζουν μειωμένα τέλη βάσει των εκπομπών CO<sub>2</sub> για τα νέα οχήματα.

Οι βασικές αρχές της **διάθεσης των εσόδων** από τα οδικά τέλη παραμένουν αμετάβλητες. Είναι εν γένει σκόπιμο τα κράτη μέλη να διαθέτουν τα έσοδα από τα τέλη υποδομών και εξωτερικού κόστους σε έργα στον τομέα των μεταφορών, ιδίως για τη στήριξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Ωστόσο αυτό δεν είναι

υποχρεωτικό. Όσον αφορά τα έσοδα που προκύπτουν από προσαυξήσεις, παραμένει υποχρεωτική η διάθεσή τους στον τομέα των μεταφορών.

Οι κανόνες θα επιτρέψουν στα κράτη να εφαρμόζουν **υψηλότερη προσαύξηση (έως 50%) στο τέλος υποδομής** που επιβάλλεται σε συγκεκριμένα τμήματα του οδικού δικτύου με μεγάλη συμφόρηση, εφόσον συμφωνούν όλα τα θιγόμενα κράτη-μέλη.

Τα κράτη-μέλη θα έχουν στη διάθεσή τους 2 έτη από την έναρξη ισχύος της οδηγίας για να μεταφέρουν τις διατάξεις στο εθνικό τους δίκαιο.

## **Διαδικασία**

Τον Μάιο του 2017 η Επιτροπή παρουσίασε την πρόταση αναθεώρησης της οδηγίας για την Ευρωβινιέτα στο πλαίσιο της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα.

Η εντολή εγκρίθηκε από τους πρέσβεις που συνήλθαν στο πλαίσιο της Επιτροπής των Μόνιμων Αντιπροσώπων του Συμβουλίου. Ως εκ τούτου η Προεδρία μπορεί να **αρχίσει διαπραγματεύσεις** με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για το τελικό κείμενο.

## **Οι ισχύοντες κανόνες της ΕΕ για την επιβολή οδικών τελών**

Τα τέλη χρήσης του οδικού δικτύου αποτελούν επιλογή κάθε χώρας της ΕΕ, και τα κράτη μέλη **μπορούν να επιλέγουν αν θα τα επιβάλουν ή όχι στην επικράτειά τους.**

Ωστόσο, αν επιλέξουν να επιβάλουν τέλη, οφείλουν να τηρούν ορισμένους κοινούς κανόνες που προβλέπονται στην οδηγία για την Ευρωβινιέτα. Σκοπός είναι να διασφαλιστεί ότι η επιβολή τελών χρήσης του οδικού δικτύου δεν θα εισαγάγει διακρίσεις σε βάρος των διεθνών μεταφορών και δεν θα προκαλέσει στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορέων.

Οι ισχύοντες ενωσιακοί κανόνες για τα τέλη χρήσης του οδικού δικτύου αφορούν τα **διόδια με βάση την απόσταση** και τα **τέλη χρήσης με βάση τον χρόνο (βινιέτες)** για τα βαρέα φορτηγά οχήματα όταν χρησιμοποιούν ορισμένες υποδομές. Το σκεπτικό είναι ότι το κόστος κατασκευής, λειτουργίας και ανάπτυξης των υποδομών μπορεί να καλυφθεί από τα διόδια και τις βινιέτες των χρηστών του οδικού δικτύου.

Οι επιβαρύνσεις αυτές μπορούν να συμπληρώνονται με τέλος «εξωτερικού κόστους», το οποίο αποσκοπεί στη μείωση της ρύπανσης από τις οδικές μεταφορές. Τα κράτη-μέλη μπορούν επίσης να προσαρμόζουν το τέλος χρήσης των υποδομών ανάλογα με

την κυκλοφοριακή συμφόρηση.