

## Διόδια με βάση την απόσταση και τον χρόνο, “πράσινα” τέλη στα φορτηγά. Οι νέοι κανόνες

2021/06/16 09:36 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Σε πολιτική συμφωνία σχετικά με τους αναθεωρημένους κανόνες επιβολής οδικών τελών (οδηγία για την Ευρωβινιέτα), προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και άλλες περιβαλλοντικές επιπτώσεις, η κυκλοφοριακή συμφόρηση και η χρηματοδότηση των οδικών υποδομών κατέληξαν οι διαπραγματευτές του Συμβουλίου της ΕΕ και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

### Επιμέλεια: Βάσω Βεγιάζη

Σύμφωνα με τα όσα δόθηκαν στην δημοσιότητα, οι αλλαγές που θα ισχύσουν είναι οι εξής:

## Διόδια με βάση την απόσταση και χρονοεξαρτώμενα τέλη χρήσης

Οι χρονοεξαρτώμενες βινιέτες θα καταργηθούν σταδιακά **για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα στο κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ** εντός 8 ετών από την έναρξη ισχύος της οδηγίας. Στις περιπτώσεις που τα κράτη-μέλη εφαρμόζουν κοινό σύστημα βινιετών, όπως η Συνθήκη για την Ευρωβινιέτα, θα έχουν στη διάθεσή τους 2 επιπλέον έτη για να προσαρμόσουν ή να καταργήσουν το σύστημα αυτό.

Οι οδοί που καλύπτονται από τη σταδιακή κατάργηση αντιπροσωπεύουν τις κύριες διαδρομές στις οποίες πραγματοποιείται το μεγαλύτερο μέρος της διεθνούς διαμετακόμισης των επαγγελματικών οχημάτων. Τα κράτη μέλη μπορούν να συνεχίσουν να εφαρμόζουν βινιέτες σε άλλα τμήματα του δικτύου τους.

**Εξαιρέσεις** από τη σταδιακή κατάργηση των βινιετών επιτρέπονται σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, όπως σε περιπτώσεις χαμηλής πληθυσμιακής πυκνότητας ή όταν η βινιέτα εφαρμόζεται σε περιορισμένο τμήμα οδού, μετά από κοινοποίηση στην Επιτροπή.

Τα κράτη-μέλη θα έχουν επίσης τη δυνατότητα να δημιουργήσουν ένα **συνδυασμένο σύστημα χρέωσης** για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, ή για ορισμένους τύπους βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, το οποίο θα συνδυάζει στοιχεία με βάση την

απόσταση και τον χρόνο και θα ενσωματώνει τα δύο εργαλεία διαφοροποίησης (το νέο που βασίζεται στις εκπομπές CO<sub>2</sub> και το υφιστάμενο που βασίζεται στις κατηγορίες EURO).

Το σύστημα αυτό θα επιτρέψει την πλήρη εφαρμογή των αρχών «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει», παρέχοντας παράλληλα στα κράτη-μέλη την απαραίτητη ευελιξία να σχεδιάσουν τα δικά τους συστήματα οδικών τελών.

Ωστόσο, ως βασική αρχή των οδικών τελών, τα κράτη-μέλη θα μπορούν να συνεχίσουν να επιβάλλουν διόδια και τέλη χρήσης για διάφορες κατηγορίες οχημάτων, όπως τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, τα βαρέα φορτηγά οχήματα, τα πούλμαν και τα λεωφορεία, τα ελαφρά οχήματα, τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, τα μικρά λεωφορεία και τα επιβατικά αυτοκίνητα, **ανεξάρτητα** το ένα από το άλλο.

Για παράδειγμα, τα κράτη- μέλη μπορούν να αποφασίσουν να μην επιβάλλουν τέλη στα λεωφορεία.

Οι κανόνες περί αναλογικότητας των τιμών της βινιέτας για τα επιβατικά αυτοκίνητα θα περιλαμβάνουν την υποχρέωση χρήσης ημερήσιας βινιέτας για τα αυτοκίνητα ή τους περιστασιακά διερχόμενους ταξιδιώτες.

[#Eurovignette @RPPortugalUE @EUCouncil @Europarl EN](#) reached today a political agreement on revised road charging rules, to address greenhouse gas emissions & other environmental impacts. This is a crucial element in decarbonising [#transport](#) and meeting climate targets. [#EU2021PT pic.twitter.com/yxG3TcsxrE](#)

— 2021Portugal.eu (@2021PortugalEU) [June 15, 2021](#)

## “Πράσινα” οδικά τέλη

Θα θεσπιστεί ένα **νέο εργαλείο σε επίπεδο ΕΕ** για τις διάφορες υποδομές και τα διάφορα τέλη χρήσης για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα **με βάση τις εκπομπές CO<sub>2</sub>**, όπως προβλέπεται στην αρχική θέση του Συμβουλίου. 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.

Έγιναν ορισμένες βελτιώσεις στη θέση του Συμβουλίου ώστε να διασφαλίζεται ότι τα υβριδικά οχήματα δεν έχουν διπλή ευνοϊκή μεταχείριση και να αποφεύγονται τυχόν επικαλύψεις της διαφοροποίησης του CO<sub>2</sub> από άλλα μέσα τιμολόγησης του άνθρακα.

Η διαφοροποίηση των διοδίων ή των τελών χρήσης με βάση **τις περιβαλλοντικές επιδόσεις** θα ισχύει για τα ημιφορτηγά και τα μικρά λεωφορεία από το 2026, όπου αυτό είναι τεχνικά εφικτό.

## **Τέλος εξωτερικού κόστους**

Η επιβολή τελών εξωτερικού κόστους για την ατμοσφαιρική ρύπανση θα καταστεί υποχρεωτική για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα μετά από τριετή μεταβατική περίοδο, κατά την οποία επιβάλλονται διόδια.

Ωστόσο, τα κράτη-μέλη θα έχουν τη δυνατότητα να μην επιβάλλουν το τέλος αυτό, αφού ενημερώσουν την Επιτροπή, εάν αυτό θα οδηγούσε σε εκτροπή της κυκλοφορίας με ανεπιθύμητες αρνητικές συνέπειες.

Σε κάθε περίπτωση, τα κράτη-μέλη μπορούν να επιβάλλουν τέλος εξωτερικού κόστους για τις εκπομπές CO<sub>2</sub>.

## **Διάθεση εσόδων και προσαυξήσεις**

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 τα προαιρετικά τέλη συμφόρησης, ή το ισοδύναμό τους σε χρηματική αξία, τα κράτη-μέλη θα τα χρησιμοποιούν για την αντιμετώπιση ζητημάτων συμφόρησης ή για την ανάπτυξη βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας εν γένει.

Οι κανόνες θα επιτρέψουν στα κράτη-μέλη 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.

## **Εξαιρέσεις**

Το συμφωνηθέν κείμενο περιλαμβάνει ορισμένες εξαιρέσεις που αφορούν, για

παράδειγμα, τις υφιστάμενες συμβάσεις παραχώρησης, τα άτομα με αναπηρία και τις αραιοκατοικημένες περιοχές.