



2017/0114(COD)

23.2.2018

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ 79 - 305

Σχέδιο έκθεσης

Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy

Επιβολή τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής

Πρόταση οδηγίας

(COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))

Τροπολογία 79
Michael Cramer, Keith Taylor, Karima Delli

Πρόταση οδηγίας
Τίτλος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Πρόταση
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)

Τροπολογία

Πρόταση
ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
για την τροποποίηση της οδηγίας
1999/62/ΕΚ περί επιβολής τελών στα
μηχανοκίνητα οχήματα ***για πρόκληση***
ρύπανσης και χρήση του δημόσιου οδικού
δικτύου
(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για
τον ΕΟΧ)

Or. en

Τροπολογία 80
Claudia Schmidt

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(1) Την πρόοδο που σημειώθηκε προς τον στόχο που έθεσε η Επιτροπή στη Λευκή Βίβλο της 28ης Μαρτίου 2011¹³, δηλαδή την επιδίωξη πλήρους εφαρμογής των αρχών «ο ρυπαίνων πληρώνει» και «ο χρήστης πληρώνει», τη δημιουργία εσόδων και τη διασφάλιση χρηματοδότησης μελλοντικών επενδύσεων στις μεταφορές έχει υπάρξει αργή και συνεχίζουν να παρατηρούνται ασυνέπειες στην επιβολή τελών για τη χρήση της οδικής υποδομής στην Ένωση.

Τροπολογία

(1) Την πρόοδο που σημειώθηκε προς τον στόχο που έθεσε η Επιτροπή στη Λευκή Βίβλο της 28ης Μαρτίου 2011¹³, δηλαδή την επιδίωξη πλήρους εφαρμογής των αρχών «ο ρυπαίνων πληρώνει» και «ο χρήστης πληρώνει», τη δημιουργία εσόδων και τη διασφάλιση χρηματοδότησης μελλοντικών επενδύσεων στις μεταφορές έχει υπάρξει αργή και συνεχίζουν να παρατηρούνται ασυνέπειες στην επιβολή τελών για τη χρήση της οδικής υποδομής στην Ένωση. ***Ωστόσο, ο βασικός λόγος για την υποχρηματοδότηση του οδικού δικτύου είναι ανεξάρτητος από την***

έλλειψη περιορισμού του σκοπού όσον αφορά τα επιβαλλόμενα τέλη.

¹³ Λευκή Βίβλος της 28ης Μαρτίου 2011 «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών», (COM(2011) 144 final).

¹³ Λευκή Βίβλος της 28ης Μαρτίου 2011 «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών», (COM(2011) 144 final).

Or. de

Τροπολογία 81
Keith Taylor, Michael Cramer, Karima Delli, Bas Eickhout

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1α) Το «Εγχειρίδιο εκτίμησης κόστους εξωτερικών παραγόντων στον τομέα των μεταφορών» της ΓΔ MOVE της Επιτροπής θα πρέπει να θεωρείται ως βάση για τον καθορισμό ελάχιστων ποσών για την εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους.

Or. en

Τροπολογία 82
Michael Cramer, Karima Delli

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 1 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1β) Ένας ακόμα στόχος της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές του 2011 είναι η μεταστροφή των εμπορευματικών μεταφορών από τις επιβλαβείς για το κλίμα οδικές μεταφορές σε περισσότερο

βιώσιμους τρόπους σιδηροδρομικών μεταφορών και μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, κατά 30% έως το 2030 και κατά 50% έως το 2050. Η νομοθεσία για την επιβολή τελών σε διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς δεν θα πρέπει να δημιουργεί αθέμιτο διατροφικό ανταγωνισμό: συνεπώς, οι διατάξεις της οδηγίας 2001/14/EK^{1α} σχετικά με τα «τέλη πρόσβασης σιδηροδρομικών γραμμών» δεν θα πρέπει να διατηρούν μειονεκτήματα για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, σε σύγκριση με την εν λόγω νομοθεσία.

^{1α} Οδηγία 2001/14/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας (EE L 75 της 15.3.2001, σ. 29)

Or. en

Τροπολογία 83
Maria Grapini

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(2) Στην ανακοίνωσή της για την Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών¹⁴, η Επιτροπή ανακοίνωσε ότι θα πρότεινε την αναθεώρηση της οδηγίας σχετικά με την επιβολή τελών στα φορτηγά, ώστε να επιτρέψει επίσης την επιβολή τελών με βάση τη διαφοροποίηση των επιπέδων διοξειδίου του άνθρακα, καθώς και να επεκτείνει ορισμένες από τις αρχές της οδηγίας στα λεωφορεία και τα πούλμαν,

Τροπολογία

(2) Στην ανακοίνωσή της για την Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών¹⁴, η Επιτροπή ανακοίνωσε ότι θα πρότεινε την αναθεώρηση της οδηγίας σχετικά με την επιβολή τελών στα φορτηγά, ώστε να επιτρέψει επίσης την επιβολή τελών με βάση τη διαφοροποίηση των επιπέδων διοξειδίου του άνθρακα, καθώς και να επεκτείνει ορισμένες από τις αρχές της οδηγίας στα λεωφορεία και τα πούλμαν,

καθώς και στα επιβατηγά αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά.

¹⁴ COM(2016) 501 final.

καθώς και στα επιβατηγά αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά, **συμπεριλαμβάνοντας επίσης στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV της παρούσας πρότασης και τους συνδυασμούς οχημάτων με 2 + 4 άξονες, 3 + 1 άξονες και με περισσότερους από 9 άξονες.**

¹⁴ COM(2016) 501 final.

Or. ro

Τροπολογία 84 **Claudia Schmidt**

Πρόταση οδηγίας **Αιτιολογική σκέψη 2**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(2) Στην ανακοίνωσή της για την Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών¹⁴, η Επιτροπή ανακοίνωσε ότι θα πρότεινε την αναθεώρηση της οδηγίας σχετικά με την επιβολή τελών στα φορτηγά, **ώστε να επιτρέψει επίσης την επιβολή τελών με βάση τη διαφοροποίηση των επιπέδων διοξειδίου του άνθρακα**, καθώς και να επεκτείνει ορισμένες από τις αρχές της οδηγίας στα λεωφορεία **και τα πούλμαν, καθώς και στα επιβατηγά αυτοκίνητα** και τα ημιφορτηγά.

¹⁴ COM(2016) 501 final.

Τροπολογία

(2) Στην ανακοίνωσή της για την Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών¹⁴, η Επιτροπή ανακοίνωσε ότι θα πρότεινε την αναθεώρηση της οδηγίας σχετικά με την επιβολή τελών στα φορτηγά, καθώς και **ότι θα** επεκτείνει ορισμένες από τις αρχές της οδηγίας στα λεωφορεία, τα πούλμαν και τα ημιφορτηγά.

¹⁴ COM(2016) 501 final.

Or. de

Τροπολογία 85 **Marie-Christine Arnautu**

Πρόταση οδηγίας

PE615.519v01-00

6/140

AM\1142506EL.docx

Αιτιολογική σκέψη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(2) Στην ανακοίνωσή της για την Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών¹⁴, η Επιτροπή ανακοίνωσε ότι θα πρότεινε την αναθεώρηση της οδηγίας σχετικά με την επιβολή τελών στα φορτηγά, ώστε να επιτρέψει επίσης την επιβολή τελών με βάση τη διαφοροποίηση των επιπέδων διοξειδίου του άνθρακα, καθώς και να επεκτείνει ορισμένες από τις αρχές της οδηγίας στα **λεωφορεία και τα πούλμαν**, καθώς και στα **επιβατηγά αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά**.

¹⁴ COM(2016) 501 final.

Τροπολογία

(2) Στην ανακοίνωσή της για την Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών¹⁴, η Επιτροπή ανακοίνωσε ότι θα πρότεινε την αναθεώρηση της οδηγίας σχετικά με την επιβολή τελών στα φορτηγά, ώστε να επιτρέψει επίσης την επιβολή τελών με βάση τη διαφοροποίηση των επιπέδων διοξειδίου του άνθρακα, καθώς και να επεκτείνει ορισμένες από τις αρχές της οδηγίας στα πούλμαν, καθώς και στα ημιφορτηγά.

¹⁴ COM(2016) 501 final.

Or. fr

Τροπολογία 86
Georg Mayer

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(3) **Όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα έχουν σημαντικό αντίκτυπο στις οδικές υποδομές και συμβάλλουν στην ατμοσφαιρική ρύπανση, ενώ τα ελαφρά οχήματα αποτελούν την πηγή των περισσότερων αρνητικών περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων από τις οδικές μεταφορές που αφορούν τις εκπομπές και την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Για να εξασφαλιστεί η ίση μεταχείριση και ο θεμιτός ανταγωνισμός, θα πρέπει να διασφαλιστεί η συμπερίληψη των οχημάτων που δεν καλύπτονται επί του παρόντος από το πλαίσιο που**

Τροπολογία

διαγράφεται

περιγράφεται στην οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵ σε σχέση με τα διόδια και τα τέλη χρήσης στο εν λόγω πλαίσιο. Θα πρέπει επομένως να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας σε βαρέα επαγγελματικά οχήματα πέρα από αυτά που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και στα ελαφρά οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των επιβατηγών αυτοκινήτων.

¹⁵ Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42).

Or. de

Τροπολογία 87
Andor Deli

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(3) Όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα έχουν σημαντικό αντίκτυπο στις οδικές υποδομές και συμβάλλουν στην ατμοσφαιρική ρύπανση, ενώ τα ελαφρά οχήματα αποτελούν την πηγή των περισσότερων αρνητικών περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων από τις οδικές μεταφορές που αφορούν τις εκπομπές και την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Για να εξασφαλιστεί η ίση μεταχείριση και ο θεμιτός ανταγωνισμός, θα πρέπει να διασφαλιστεί η συμπερίληψη των οχημάτων που δεν καλύπτονται επί του παρόντος από το πλαίσιο που περιγράφεται στην οδηγία 1999/62/ΕΚ του

διαγράφεται

Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵ σε σχέση με τα διόδια και τα τέλη χρήσης στο εν λόγω πλαίσιο. Θα πρέπει επομένως να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας σε βαρέα επαγγελματικά οχήματα πέρα από αυτά που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και στα ελαφρά οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των επιβατηγών αυτοκινήτων.

¹⁵ Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42).

Or. hu

Τροπολογία 88
Merja Kyllönen

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(3) Όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα έχουν σημαντικό αντίκτυπο στις οδικές υποδομές και συμβάλλουν στην ατμοσφαιρική ρύπανση, ενώ τα ελαφρά οχήματα αποτελούν την πηγή των περισσότερων αρνητικών περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων από τις οδικές μεταφορές που αφορούν τις εκπομπές και την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Για να εξασφαλιστεί η ίση μεταχείριση και ο θεμιτός ανταγωνισμός, θα πρέπει να διασφαλιστεί η συμπερίληψη των οχημάτων που δεν καλύπτονται επί του παρόντος από το πλαίσιο που περιγράφεται στην οδηγία 1999/62/ΕΚ ου Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵ σε σχέση με τα διόδια και τα τέλη χρήσης στο

Τροπολογία

(3) Όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα έχουν σημαντικό αντίκτυπο στις οδικές υποδομές και συμβάλλουν στην ατμοσφαιρική ρύπανση, ενώ τα ελαφρά οχήματα αποτελούν την πηγή των περισσότερων αρνητικών περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων από τις οδικές μεταφορές που αφορούν τις εκπομπές και την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Για να εξασφαλιστεί η ίση μεταχείριση και ο θεμιτός ανταγωνισμός, θα πρέπει να διασφαλιστεί η συμπερίληψη των οχημάτων που δεν καλύπτονται επί του παρόντος από το πλαίσιο που περιγράφεται στην οδηγία 1999/62/ΕΚ ου Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵ σε σχέση με τα διόδια και τα τέλη χρήσης στο

εν λόγω πλαίσιο. Θα πρέπει επομένως να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας σε βαρέα επαγγελματικά οχήματα πέρα από αυτά που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και στα ελαφρά οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των επιβατηγών αυτοκινήτων.

εν λόγω πλαίσιο. Θα πρέπει επομένως να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας σε βαρέα επαγγελματικά οχήματα πέρα από αυτά που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και στα ελαφρά οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των επιβατηγών αυτοκινήτων. **Για να εξασφαλιστεί η ίση μεταχείριση, θα πρέπει επίσης να διασφαλιστεί ότι τα τέλη επιβάλλονται χωρίς διακρίσεις, με βάση την κατηγορία του οχήματος και ανάλογα με τις επιπτώσεις του οχήματος στις υποδομές, στο περιβάλλον και την κοινωνία. Θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι οι νέες υπηρεσίες κινητικότητας που προάγουν την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών (όπως ο συνεπιβατισμός και η κινητικότητα ως υπηρεσία) αντιμετωπίζονται εξίσου ή περισσότερο ευνοϊκά σε σχέση με την ιδιωτική χρήση επιβατηγών αυτοκινήτων. Επιπλέον, κανένα στοιχείο της παρούσας οδηγίας δεν θα πρέπει να δημιουργεί πρόσθετα αντικίνητρα για την ανάπτυξη των συγκεκριμένων υπηρεσιών.**

¹⁵ Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42).

¹⁵ Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42).

Or. en

Τροπολογία 89
Michael Cramer, Karima Delli

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(3) Όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα έχουν σημαντικό αντίκτυπο στις

Τροπολογία

(3) Όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα έχουν σημαντικό αντίκτυπο στις

οδικές υποδομές και συμβάλλουν στην ατμοσφαιρική ρύπανση, ενώ τα ελαφρά οχήματα αποτελούν την πηγή των περισσότερων αρνητικών περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων από τις οδικές μεταφορές που αφορούν τις εκπομπές και την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Για να εξασφαλιστεί η ίση μεταχείριση και ο θεμιτός ανταγωνισμός, θα πρέπει να διασφαλιστεί η συμπερίληψη των οχημάτων που δεν καλύπτονται επί του παρόντος από το πλαίσιο που περιγράφεται στην οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵ σε σχέση με τα διόδια και τα τέλη χρήσης στο εν λόγω πλαίσιο. Θα πρέπει επομένως να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας σε βαρέα επαγγελματικά οχήματα πέρα από αυτά που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και στα ελαφρά οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των επιβατηγών *αυτοκινήτων*.

οδικές υποδομές και συμβάλλουν στην ατμοσφαιρική ρύπανση, ενώ τα ελαφρά οχήματα αποτελούν την πηγή των περισσότερων αρνητικών περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων από τις οδικές μεταφορές που αφορούν τις εκπομπές και την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Για να εξασφαλιστεί η ίση μεταχείριση και ο θεμιτός ανταγωνισμός, θα πρέπει να διασφαλιστεί η συμπερίληψη των οχημάτων που δεν καλύπτονται επί του παρόντος από το πλαίσιο που περιγράφεται στην οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵ σε σχέση με τα διόδια και τα τέλη χρήσης στο εν λόγω πλαίσιο. Θα πρέπει επομένως να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας σε βαρέα επαγγελματικά οχήματα πέρα από αυτά που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και στα ελαφρά οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των *μηχανοκίνητων* επιβατηγών *οχημάτων*. ***Θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι οικονομικές, περιβαλλοντικές και κλιματικές επιπτώσεις του πλήρους κύκλου ζωής του οχήματος.***

¹⁵ Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42).

¹⁵ Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42).

Or. en

Τροπολογία 90 **Dominique Riquet, Pavel Telička**

Πρόταση οδηγίας **Αιτιολογική σκέψη 3**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(3) Όλα τα βαρέα επαγγελματικά

Τροπολογία

(3) Όλα τα βαρέα επαγγελματικά

οχήματα έχουν σημαντικό αντίκτυπο στις οδικές υποδομές και συμβάλλουν στην ατμοσφαιρική ρύπανση, ενώ τα ελαφρά οχήματα αποτελούν την πηγή των περισσότερων αρνητικών περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων από τις οδικές μεταφορές που αφορούν τις εκπομπές και την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Για να εξασφαλιστεί η ίση μεταχείριση και ο θεμιτός ανταγωνισμός, θα πρέπει να διασφαλιστεί η συμπερίληψη των οχημάτων που δεν καλύπτονται επί του παρόντος από το πλαίσιο που περιγράφεται στην οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵ σε σχέση με τα διόδια και τα τέλη χρήσης στο εν λόγω πλαίσιο. Θα πρέπει επομένως να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας σε βαρέα επαγγελματικά οχήματα πέρα από αυτά που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και στα ελαφρά οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των επιβατηγών αυτοκινήτων.

οχήματα έχουν σημαντικό αντίκτυπο στις οδικές υποδομές και συμβάλλουν στην ατμοσφαιρική ρύπανση, ενώ τα ελαφρά οχήματα αποτελούν την πηγή των περισσότερων αρνητικών περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων από τις οδικές μεταφορές που αφορούν τις εκπομπές και την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Για να εξασφαλιστεί η ίση μεταχείριση και ο θεμιτός ανταγωνισμός, θα πρέπει να διασφαλιστεί η συμπερίληψη των οχημάτων που δεν καλύπτονται επί του παρόντος από το πλαίσιο που περιγράφεται στην οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵ σε σχέση με τα διόδια και τα τέλη χρήσης στο εν λόγω πλαίσιο. Θα πρέπει επομένως να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας σε βαρέα επαγγελματικά οχήματα πέρα από αυτά που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και στα ελαφρά οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των επιβατηγών αυτοκινήτων.

Το επίπεδο των τελών για τα ιδιωτικά οχήματα μπορεί να υπόκειται σε διαφοροποιήσεις, ώστε να μην αυξάνεται υπερβολικά η επιβάρυνση για τους χρήστες που κυκλοφορούν σε ένα μικρό τμήμα του δικτύου στο πλαίσιο της καθημερινής μετακίνησης από την κατοικία στην εργασία τους.

¹⁵ Οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (EE L 187 της 20.7.1999, σ. 42).

¹⁵ Οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (EE L 187 της 20.7.1999, σ. 42).

Or. fr

Τροπολογία 91
Izaskun Bilbao Barandica

Πρόταση οδηγίας

PE615.519v01-00

12/140

AM\1142506EL.docx

Αιτιολογική σκέψη 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(3) Όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα έχουν σημαντικό αντίκτυπο στις οδικές υποδομές και συμβάλλουν στην ατμοσφαιρική ρύπανση, ενώ τα ελαφρά οχήματα αποτελούν την πηγή των περισσότερων αρνητικών περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων από τις οδικές μεταφορές που αφορούν τις εκπομπές και την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Για να εξασφαλιστεί η ίση μεταχείριση και ο θεμιτός ανταγωνισμός, θα πρέπει να διασφαλιστεί η συμπερίληψη των οχημάτων που δεν καλύπτονται επί του παρόντος από το πλαίσιο που περιγράφεται στην οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵ σε σχέση με τα διόδια και τα τέλη χρήσης στο εν λόγω πλαίσιο. Θα πρέπει επομένως να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας σε βαρέα επαγγελματικά οχήματα πέρα από αυτά που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και στα ελαφρά οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των επιβατηγών αυτοκινήτων.

¹⁵ Οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (EE L 187 της 20.7.1999, σ. 42).

Τροπολογία

(3) Όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα έχουν σημαντικό αντίκτυπο στις οδικές υποδομές και συμβάλλουν στην ατμοσφαιρική ρύπανση, ενώ τα ελαφρά οχήματα αποτελούν την πηγή των περισσότερων αρνητικών περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων από τις οδικές μεταφορές που αφορούν τις εκπομπές και την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Για να εξασφαλιστεί η ίση μεταχείριση και ο θεμιτός ανταγωνισμός, θα πρέπει να διασφαλιστεί η συμπερίληψη των οχημάτων που δεν καλύπτονται επί του παρόντος από το πλαίσιο που περιγράφεται στην οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵ σε σχέση με τα διόδια και τα τέλη χρήσης στο εν λόγω πλαίσιο. Θα πρέπει επομένως να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας σε βαρέα επαγγελματικά οχήματα πέρα από αυτά που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και στα ελαφρά οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των επιβατηγών αυτοκινήτων.

Το επίπεδο των επιβαρύνσεων για τα οχήματα ιδιωτικής χρήσης μπορεί να διαφοροποιείται έτσι ώστε να μην επιβαρύνονται υπερβολικά οι χρήστες σε ένα σύντομο τμήμα του δικτύου στο πλαίσιο της καθημερινής τους μετακίνησης μεταξύ οικίας και εργασίας, αλλά ούτε και οι τοπικές και/ή συνήθεις μεταφορές.

¹⁵ Οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (EE L 187 της 20.7.1999, σ. 42).

Or. es

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(3) Όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα έχουν σημαντικό αντίκτυπο στις οδικές υποδομές και συμβάλλουν στην ατμοσφαιρική ρύπανση, ενώ τα ελαφρά οχήματα αποτελούν την πηγή των περισσότερων αρνητικών περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων από τις οδικές μεταφορές που αφορούν τις εκπομπές και την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Για να εξασφαλιστεί η ίση μεταχείριση και ο θεμιτός ανταγωνισμός, θα πρέπει να διασφαλιστεί η συμπερίληψη των οχημάτων που δεν καλύπτονται επί του παρόντος από το πλαίσιο που περιγράφεται στην οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵ σε σχέση με τα διόδια και τα τέλη χρήσης στο εν λόγω πλαίσιο. Θα πρέπει επομένως να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας σε βαρέα επαγγελματικά οχήματα πέρα από αυτά που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και στα ελαφρά οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των επιβατηγών αυτοκινήτων.

¹⁵ Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42).

Τροπολογία

(3) Όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα έχουν σημαντικό αντίκτυπο στις οδικές υποδομές και συμβάλλουν στην ατμοσφαιρική ρύπανση, ενώ τα ελαφρά οχήματα αποτελούν την πηγή των περισσότερων αρνητικών περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων από τις οδικές μεταφορές που αφορούν τις εκπομπές και την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Για να εξασφαλιστεί η ίση μεταχείριση και ο θεμιτός ανταγωνισμός, θα πρέπει να διασφαλιστεί η συμπερίληψη των οχημάτων που δεν καλύπτονται επί του παρόντος από το πλαίσιο που περιγράφεται στην οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵ σε σχέση με τα διόδια και τα τέλη χρήσης στο εν λόγω πλαίσιο. Θα πρέπει επομένως να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας σε βαρέα επαγγελματικά οχήματα πέρα από αυτά που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και στα ελαφρά οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των επιβατηγών αυτοκινήτων, **λαμβάνομένων υπόψη των κοινωνικοοικονομικών συνθηκών των χρηστών που δεν έχουν άλλη επιλογή παρά να μεταβούν οδικώς στον χώρο εργασίας τους.**

¹⁵ Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42).

Or. en

Τροπολογία 93
Marie-Christine Arnautu

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(3) Όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα έχουν σημαντικό αντίκτυπο στις οδικές υποδομές και συμβάλλουν στην ατμοσφαιρική ρύπανση, ενώ τα ελαφρά οχήματα αποτελούν την πηγή των περισσότερων αρνητικών περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων από τις οδικές μεταφορές που αφορούν τις εκπομπές και την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Για να εξασφαλιστεί η ίση μεταχείριση και ο θεμιτός ανταγωνισμός, θα πρέπει να διασφαλιστεί η συμπερίληψη των οχημάτων που δεν καλύπτονται επί του παρόντος από το πλαίσιο που περιγράφεται στην οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵ σε σχέση με τα διόδια και τα τέλη χρήσης στο εν λόγω πλαίσιο. Θα πρέπει επομένως να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας σε βαρέα επαγγελματικά οχήματα πέρα από αυτά που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και στα ελαφρά οχήματα, ***συμπεριλαμβανομένων των επιβατηγών αυτοκινήτων.***

¹⁵ Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42).

Τροπολογία

(3) Όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα έχουν σημαντικό αντίκτυπο στις οδικές υποδομές και συμβάλλουν στην ατμοσφαιρική ρύπανση, ενώ τα ελαφρά οχήματα αποτελούν την πηγή των περισσότερων αρνητικών περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων από τις οδικές μεταφορές που αφορούν τις εκπομπές και την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Για να εξασφαλιστεί η ίση μεταχείριση και ο θεμιτός ανταγωνισμός, θα πρέπει να διασφαλιστεί η συμπερίληψη των οχημάτων που δεν καλύπτονται επί του παρόντος από το πλαίσιο που περιγράφεται στην οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵ σε σχέση με τα διόδια και τα τέλη χρήσης στο εν λόγω πλαίσιο. Θα πρέπει επομένως να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας σε βαρέα επαγγελματικά οχήματα πέρα από αυτά που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και στα ελαφρά οχήματα.

¹⁵ Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42).

Or. fr

Τροπολογία 94

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(3) Όλα τα **βαρέα επαγγελματικά** οχήματα έχουν **σημαντικό** αντίκτυπο στις οδικές υποδομές **και** συμβάλλουν στην ατμοσφαιρική ρύπανση, **ενώ** τα ελαφρά οχήματα αποτελούν την πηγή των περισσότερων αρνητικών περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων από τις οδικές μεταφορές που αφορούν τις εκπομπές και την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Για να εξασφαλιστεί η ίση μεταχείριση και ο θεμιτός ανταγωνισμός, θα πρέπει να διασφαλιστεί η συμπερίληψη των οχημάτων που δεν καλύπτονται επί του παρόντος από το πλαίσιο που περιγράφεται στην οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵ σε σχέση με τα διόδια και τα τέλη χρήσης στο εν λόγω πλαίσιο. Θα πρέπει επομένως να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας σε βαρέα επαγγελματικά οχήματα πέρα από αυτά που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και στα ελαφρά οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των επιβατηγών αυτοκινήτων.

¹⁵ Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42).

Τροπολογία

(3) Όλα τα οχήματα έχουν αντίκτυπο στις οδικές υποδομές. **Τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα** συμβάλλουν **σημαντικά** στην ατμοσφαιρική ρύπανση, **και** τα ελαφρά οχήματα αποτελούν την πηγή των περισσότερων αρνητικών περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων από τις οδικές μεταφορές που αφορούν τις εκπομπές και την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Για να εξασφαλιστεί η ίση μεταχείριση και ο θεμιτός ανταγωνισμός, θα πρέπει να διασφαλιστεί η συμπερίληψη των οχημάτων που δεν καλύπτονται επί του παρόντος από το πλαίσιο που περιγράφεται στην οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵ σε σχέση με τα διόδια και τα τέλη χρήσης στο εν λόγω πλαίσιο. Θα πρέπει επομένως να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας σε βαρέα επαγγελματικά οχήματα πέρα από αυτά που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και στα ελαφρά οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των επιβατηγών αυτοκινήτων.

¹⁵ Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42).

Or. en

Τροπολογία 95
Claudia Schmidt

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(3) Όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα έχουν σημαντικό αντίκτυπο στις οδικές υποδομές και συμβάλλουν στην ατμοσφαιρική ρύπανση, ενώ τα ελαφρά οχήματα αποτελούν την πηγή των περισσότερων αρνητικών περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων από τις οδικές μεταφορές που αφορούν τις εκπομπές και την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Για να εξασφαλιστεί η ίση μεταχείριση και ο θεμιτός ανταγωνισμός, θα πρέπει να διασφαλιστεί η συμπερίληψη των οχημάτων που δεν καλύπτονται επί του παρόντος από το πλαίσιο που περιγράφεται στην οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵ σε σχέση με τα διόδια και τα τέλη χρήσης στο εν λόγω πλαίσιο. Θα πρέπει επομένως να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας σε βαρέα επαγγελματικά οχήματα πέρα από αυτά που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και στα ελαφρά οχήματα, ***συμπεριλαμβανομένων των επιβατηγών αυτοκινήτων.***

¹⁵ Οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (EE L 187 της 20.7.1999, σ. 42).

Τροπολογία

(3) Όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα έχουν σημαντικό αντίκτυπο στις οδικές υποδομές και συμβάλλουν στην ατμοσφαιρική ρύπανση, ενώ τα ελαφρά οχήματα αποτελούν την πηγή των περισσότερων αρνητικών περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων από τις οδικές μεταφορές που αφορούν τις εκπομπές και την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Για να εξασφαλιστεί η ίση μεταχείριση και ο θεμιτός ανταγωνισμός, θα πρέπει να διασφαλιστεί η συμπερίληψη των οχημάτων που δεν καλύπτονται επί του παρόντος από το πλαίσιο που περιγράφεται στην οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵ σε σχέση με τα διόδια και τα τέλη χρήσης στο εν λόγω πλαίσιο. Θα πρέπει επομένως να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας σε βαρέα επαγγελματικά οχήματα πέρα από αυτά που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και στα ελαφρά οχήματα.

¹⁵ Οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (EE L 187 της 20.7.1999, σ. 42).

Or. de

Τροπολογία 96
Peter van Dalen

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 3

(3) Όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα έχουν σημαντικό αντίκτυπο στις οδικές υποδομές και συμβάλλουν στην ατμοσφαιρική ρύπανση, ενώ τα ελαφρά οχήματα αποτελούν την πηγή των περισσότερων αρνητικών περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων από τις οδικές μεταφορές που αφορούν τις εκπομπές και την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Για να εξασφαλιστεί η ίση μεταχείριση και ο θεμιτός ανταγωνισμός, θα πρέπει να διασφαλιστεί η συμπερίληψη των οχημάτων που δεν καλύπτονται επί του παρόντος από το πλαίσιο που περιγράφεται στην οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵ σε σχέση με τα διόδια και τα τέλη χρήσης στο εν λόγω πλαίσιο. Θα πρέπει επομένως να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας σε βαρέα επαγγελματικά οχήματα πέρα από αυτά που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και στα ελαφρά οχήματα, *συμπεριλαμβανομένων των επιβατηγών αυτοκινήτων.*

(3) Όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα έχουν σημαντικό αντίκτυπο στις οδικές υποδομές και συμβάλλουν στην ατμοσφαιρική ρύπανση, ενώ τα ελαφρά οχήματα αποτελούν την πηγή των περισσότερων αρνητικών περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων από τις οδικές μεταφορές που αφορούν τις εκπομπές και την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Για να εξασφαλιστεί η ίση μεταχείριση και ο θεμιτός ανταγωνισμός, θα πρέπει να διασφαλιστεί η συμπερίληψη των οχημάτων που δεν καλύπτονται επί του παρόντος από το πλαίσιο που περιγράφεται στην οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵ σε σχέση με τα διόδια και τα τέλη χρήσης στο εν λόγω πλαίσιο. Θα πρέπει επομένως να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας σε βαρέα επαγγελματικά οχήματα πέρα από αυτά που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και στα ελαφρά οχήματα.

¹⁵ Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42).

¹⁵ Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42).

Or. en

Τροπολογία 97
Georg Mayer

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 4

(4) *Από τη φύση τους, τα*

διαγράφεται

χρονοεξαρτώμενα τέλη χρήσης δεν αποτυπώνουν με ακρίβεια το κόστος υποδομής που πραγματικά προκύπτει και, για παρόμοιους λόγους, δεν είναι αποτελεσματικά σε ό,τι αφορά την παροχή κινήτρων για πιο καθαρή και αποδοτική λειτουργία ή μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Θα πρέπει επομένως να αντικατασταθούν σταδιακά από τέλη με βάση την απόσταση που είναι πιο δίκαια, αποδοτικά και αποτελεσματικά.

Or. de

Τροπολογία 98
Gabriele Preuß

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4) Από τη φύση τους, τα χρονοεξαρτώμενα τέλη χρήσης δεν αποτυπώνουν με ακρίβεια το κόστος υποδομής που πραγματικά προκύπτει και, για παρόμοιους λόγους, δεν είναι αποτελεσματικά σε ό,τι αφορά την παροχή κινήτρων για πιο καθαρή και αποδοτική λειτουργία ή μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Θα πρέπει επομένως να αντικατασταθούν σταδιακά από τέλη με βάση την απόσταση που είναι πιο δίκαια, αποδοτικά και αποτελεσματικά.

διαγράφεται

Or. de

Αιτιολόγηση

Η αποτελεσματικότητα και ο οικολογικός χαρακτήρας των καθεστώτων επιβολής τελών εξαρτάται από τη μορφή τους. Συνεπώς θα πρέπει να παραμείνει ανοικτό το κατά πόσον θα επιβληθούν χρονοεξαρτώμενα τέλη ή τέλη με βάση την απόσταση. Αμφότερα συνεπάγονται πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα. Το καθεστώς των χρονοεξαρτώμενων τελών είναι

φθηνότερο και περισσότερο φιλικό όσον αφορά την προστασία των δεδομένων και τον σεβασμό των κοινωνικών δικαιωμάτων, ιδίως για τις απομακρυσμένες περιοχές.

Τροπολογία 99 Claudia Schmidt

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(4) Από τη φύση τους, τα χρονοεξαρτώμενα τέλη χρήσης δεν αποτυπώνουν με ακρίβεια το κόστος υποδομής που πραγματικά προκύπτει και, για παρόμοιους λόγους, δεν είναι αποτελεσματικά σε ό,τι αφορά την παροχή κινήτρων για πιο καθαρή και αποδοτική λειτουργία ή μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Θα πρέπει επομένως να αντικατασταθούν σταδιακά από τέλη με βάση την απόσταση που είναι πιο δίκαια, αποδοτικά και αποτελεσματικά.

Τροπολογία

(4) **Η απόφαση σχετικά με τα χρονοεξαρτώμενα τέλη χρήσης ή τα τέλη με βάση την απόσταση εμπίπτει στο πλαίσιο της αρχής της επικουρικότητας των κρατών μελών.**

Or. de

Τροπολογία 100 Andor Deli

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(4) Από τη φύση τους, τα χρονοεξαρτώμενα τέλη χρήσης δεν αποτυπώνουν με ακρίβεια το κόστος υποδομής που πραγματικά προκύπτει και, για παρόμοιους λόγους, δεν είναι αποτελεσματικά σε ό,τι αφορά την παροχή κινήτρων για πιο καθαρή και αποδοτική λειτουργία ή μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Θα πρέπει επομένως να αντικατασταθούν σταδιακά

Τροπολογία

(4) Από τη φύση τους, τα χρονοεξαρτώμενα τέλη χρήσης δεν αποτυπώνουν με ακρίβεια το κόστος υποδομής που πραγματικά προκύπτει και **κατά συνέπεια, στην περίπτωση των βαρέων φορτηγών οχημάτων πρέπει να αντικατασταθούν σταδιακά με τέλη με βάση την απόσταση, τα οποίες είναι πιο δίκαια, πιο αποτελεσματικά και πιο αποδοτικά. Όσον αφορά τα ελαφρά**

από τέλη με βάση την απόσταση που είναι πιο δίκαια, αποδοτικά και αποτελεσματικά.

οχήματα (επιβατηγά οχήματα, μικρά λεωφορεία και μικρά φορτηγά αυτοκίνητα) καθώς και τα πούλμαν και τα λεωφορεία, θα πρέπει να είναι δυνατή η διατήρηση των χρονοεξαρτώμενων τελών χρήσης.

Or. hu

Αιτιολόγηση

Η καθιέρωση διοδίων με βάση την απόσταση για τα ελαφρά οχήματα θα αυξήσει σημαντικά και αδικαιολόγητα την επιβάρυνση των πολιτών και, λόγω της κοινωνικής ευαισθησίας του θέματος, θα πρέπει να διατηρηθούν τα χρονοεξαρτώμενα τέλη χρήσης.

Τροπολογία 101 Lars Adaktusson

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(4) Από τη φύση τους, τα χρονοεξαρτώμενα τέλη χρήσης δεν αποτυπώνουν με ακρίβεια το κόστος υποδομής που πραγματικά προκύπτει και, για παρόμοιους λόγους, δεν είναι αποτελεσματικά σε ό,τι αφορά την παροχή κινήτρων για πιο καθαρή και αποδοτική λειτουργία ή μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Θα πρέπει επομένως να αντικατασταθούν σταδιακά από τέλη με βάση την απόσταση που είναι πιο δίκαια, αποδοτικά και αποτελεσματικά.

Τροπολογία

(4) Λόγω γεωγραφικών διαφορών, όπως οι αραιοκατοικημένες περιοχές, οι μεγάλες αποστάσεις και τα μεγάλα οδικά δίκτυα και η χαμηλή ένταση της κυκλοφορίας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι σε θέση να καθιερώσουν ή να διατηρούν συνεχώς χρονοεξαρτώμενα τέλη χρήσης.

Or. en

Αιτιολόγηση

Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν την ευελιξία να χρησιμοποιούν χρονοεξαρτώμενα τέλη χρήσης ανάλογα με τις γεωγραφικές τους συνθήκες.

Τροπολογία 102

Marie-Christine Arnautu

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(4) Από τη φύση τους, τα χρονοεξαρτώμενα τέλη χρήσης δεν αποτυπώνουν με ακρίβεια το κόστος υποδομής που πραγματικά προκύπτει και, για παρόμοιους λόγους, δεν είναι αποτελεσματικά σε ό,τι αφορά την παροχή κινήτρων για πιο καθαρή και αποδοτική λειτουργία ή μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Θα πρέπει επομένως να αντικατασταθούν σταδιακά από τέλη με βάση την απόσταση που είναι πιο **δίκαια**, αποδοτικά και αποτελεσματικά.

Τροπολογία

(4) Από τη φύση τους, τα χρονοεξαρτώμενα τέλη χρήσης δεν αποτυπώνουν με ακρίβεια το κόστος υποδομής που πραγματικά προκύπτει και, για παρόμοιους λόγους, δεν είναι αποτελεσματικά σε ό,τι αφορά την παροχή κινήτρων για πιο καθαρή και αποδοτική λειτουργία ή μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Θα πρέπει επομένως να αντικατασταθούν σταδιακά από τέλη με βάση την απόσταση που είναι πιο αποδοτικά και αποτελεσματικά.

Or. fr

Τροπολογία 103
Inés Ayala Sender

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4α) Προκειμένου να μην μετατραπεί αυτή η σταδιακή αντικατάσταση των τελών βάσει χρόνου με τα τέλη βάσει απόστασης σε ένα ακόμη εμπόδιο για την πρόσβαση των μεταφορών από απομακρυσμένες χώρες και περιοχές στις βασικές ευρωπαϊκές αγορές, πρέπει να θεσπιστεί το συντομότερο δυνατόν ένα σύστημα αντισταθμίσεων για την εξισορρόπηση του πρόσθετου κόστους ούτως ώστε να μην προκληθεί αυξημένη απώλεια της ανταγωνιστικότητας.

Or. es

Τροπολογία 104
Markus Ferber, Markus Pieper

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4α) Προκειμένου να αποφευχθεί το ενδεχόμενο εκτροπής της κυκλοφορίας με πιθανώς σοβαρές επιπτώσεις για την οδική ασφάλεια και τη βέλτιστη χρήση του δικτύου μεταφορών, τα κράτη μέλη πρέπει να είναι σε θέση να επιβάλλουν διόδια σε όλες τις οδούς που υπόκεινται σε άμεσο ανταγωνισμό με τα διευρωπαϊκά δίκτυα.

Or. de

Τροπολογία 105
Georges Bach, Claudia Schmidt, Markus Ferber

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4α) Προκειμένου να διασφαλιστεί θεμιτός ανταγωνισμός στον τομέα των μεταφορών, τα μικρά φορτηγά αυτοκίνητα που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και χρησιμοποιούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα^{1α} θα πρέπει να συμπεριληφθούν στο πεδίο εφαρμογής των τελών που εφαρμόζονται στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

^{1α} Κανονισμός (ΕΕ).../... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 1071/2009, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του

Τροπολογία 106
Maria Grapini

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4α) Δεδομένου ότι οι περιφερειακές χώρες ενδέχεται να βρίσκονται σε μειονεκτική θέση λόγω αυτού του συστήματος υπολογισμού που βασίζεται στην απόσταση, πρέπει να προβλεφθεί ότι το σύστημα αυτό θα είναι δίκαιο για αυτές.

Τροπολογία 107
Inés Ayala Sender

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 4 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4β) Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να διερευνηθεί η δυνατότητα αντιστάθμισης του πρόσθετου κόστους βάσει περιφερειακού χαρακτήρα μέσω διευκολύνσεων ως προς α) την πρόσβαση σε αποδοτικότερους από άποψη ενεργειακής κατανάλωσης στόλους και β) την κατά προτεραιότητα δημιουργία αποκλειστικών υποδομών (βλ. πράσινους διαδρόμους της Λευκής Βίβλου) ή τεχνολογικών υποδομών όπως οι ηλεκτρονικοί αυτοκινητόδρομοι (e-Highways). Οι εν λόγω αντισταθμιστικές

διευκολύνσεις μπορούν να αποτελέσουν μέρος του μελλοντικού ΠΔΠ για την περίοδο μετά το 2020.

Or. es

Τροπολογία 108
Maria Grapini

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 4 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4β) *Απαιτείται διευκρίνιση όσον αφορά τη δυνατότητα των κρατών μελών να εφαρμόζουν και να διατηρούν τα διόδια και τα τέλη χρήσης για υποδομές που έχουν ολοκληρωθεί εδώ και περισσότερα από 30 έτη χωρίς να ανακτηθούν τα κατασκευαστικά έξοδα.*

Or. ro

Τροπολογία 109
Markus Ferber, Markus Pieper

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5) Προκειμένου να εξασφαλιστεί η αποδοχή των μελλοντικών καθεστώτων επιβολής οδικών τελών από τους χρήστες, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εισάγουν κατάλληλα συστήματα για την είσπραξη τελών στο πλαίσιο ενός ευρύτερου πακέτου υπηρεσιών κινητικότητας. Τα εν λόγω συστήματα θα πρέπει να διασφαλίζουν τη δίκαιη κατανομή του κόστους υποδομής **και να αποτυπώνουν την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει»**. Τα κράτη μέλη που

(5) Προκειμένου να εξασφαλιστεί η αποδοχή των μελλοντικών καθεστώτων επιβολής οδικών τελών από τους χρήστες, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εισάγουν κατάλληλα συστήματα για την είσπραξη τελών στο πλαίσιο ενός ευρύτερου πακέτου υπηρεσιών κινητικότητας. Τα εν λόγω συστήματα θα πρέπει να διασφαλίζουν τη δίκαιη κατανομή του κόστους υποδομής, να αποτυπώνουν την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» **και να εμπεριέχουν τον**

θα εισάγουν ένα τέτοιο σύστημα θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι συμμορφώνεται με τις διατάξεις της οδηγίας 2004/52/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁶.

περιορισμό του σκοπού των εσόδων από τη χρηματοδότηση της χρήσης. Εν προκειμένω τα κράτη μέλη είναι ελεύθερα να επιβάλλουν διόδια και σε οδούς που δεν ανήκουν στο βασικό οδικό δίκτυο. Τα κράτη μέλη που θα εισάγουν ένα τέτοιο σύστημα θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι συμμορφώνεται με τις διατάξεις της οδηγίας 2004/52/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁶.

¹⁶ Οδηγία 2004/52/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων στην Κοινότητα (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), ΕΕ L 166 της 30.4.2004, σ. 124–143.

¹⁶ Οδηγία 2004/52/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων στην Κοινότητα (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), ΕΕ L 166 της 30.4.2004, σ. 124–143.

Or. de

Τροπολογία 110 Andor Deli

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(5) Προκειμένου να εξασφαλιστεί η αποδοχή των μελλοντικών καθεστώτων επιβολής οδικών τελών από τους χρήστες, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εισάγουν κατάλληλα συστήματα για την είσπραξη τελών στο πλαίσιο ενός ευρύτερου πακέτου υπηρεσιών κινητικότητας. Τα εν λόγω συστήματα θα πρέπει να διασφαλίζουν τη δίκαιη κατανομή του κόστους υποδομής και να αποτυπώνουν την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει». **Τα κράτη μέλη που θα εισάγουν ένα τέτοιο σύστημα θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι συμμορφώνεται με τις διατάξεις της οδηγίας 2004/52/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του**

Τροπολογία

(5) Προκειμένου να εξασφαλιστεί η αποδοχή των μελλοντικών καθεστώτων επιβολής οδικών τελών από τους χρήστες, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εισάγουν **και να διατηρούν** κατάλληλα συστήματα για την είσπραξη τελών στο πλαίσιο ενός ευρύτερου πακέτου υπηρεσιών κινητικότητας. Τα εν λόγω συστήματα θα πρέπει να διασφαλίζουν τη δίκαιη κατανομή του κόστους υποδομής και να αποτυπώνουν την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», **καθώς και την ανάγκη να ληφθούν υπόψη τα διαφορετικά μέσα και οι κοινωνικές συνθήκες των διαφόρων τομέων της κοινωνίας, καθώς και άλλες διαφορές**

Συμβουλίου¹⁶.

μεταξύ των κρατών μελών.

¹⁶ Οδηγία 2004/52/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων στην Κοινότητα (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), ΕΕ L 166 της 30.4.2004, σ. 124–143.

Or. hu

Τροπολογία 111
Inés Ayala Sender

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5α) Εντούτοις, κατά την εφαρμογή της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει», πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη ότι η εσωτερίκευση του κόστους μέσω φόρων ορισμένου ποσού σε σχέση με μια τυποποιημένη μέτρηση καυσίμων είναι ένας αποτελεσματικός τρόπος είσπραξης καθώς δεν επηρεάζεται από τις διακυμάνσεις τιμών και, σε περιβαλλοντικό επίπεδο, δημιουργεί εκ των πραγμάτων ένα σύστημα bonus/malus στο πλαίσιο του οποίου εκείνοι που ρυπαίνουν περισσότερο πληρώνουν περισσότερο· ότι η είσπραξη φόρων επί των πετρελαιοειδών δεν οδηγεί σε εκτροπή της κυκλοφορίας σε λιγότερο ασφαλείς οδούς που δεν επιβαρύνονται με διόδια· στο πλαίσιο αυτό, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρέπει να αναλύσει και να μελετήσει τον αντίκτυπο τόσο των υφιστάμενων διοδίων για τα βαρέα οχήματα όσο και των καινούργιων στην ευρωπαϊκή ενιαία αγορά και στην διαφοροποιημένη εδαφική κατανομή

τους.

Or. es

Τροπολογία 112
Gabriele Preuß

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5α) *Μια ολοκληρωμένη επιβολή οδικών τελών μέσω ηλεκτρονικών μέσων συνοδεύεται από μαζική συλλογή και αποθήκευση δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, τα οποία επιτρέπουν επίσης την κατάρτιση ολοκληρωμένων προφίλ μετακινήσεων. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή θα πρέπει, κατά την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, να εφιστούν διαρκώς προσοχή στις αρχές του περιορισμού του σκοπού και της οικονομίας των δεδομένων. Οι τεχνικές λύσεις όσον αφορά τη συλλογή των δεδομένων σε συνδυασμό με τα τέλη χρήσης θα πρέπει συνεπώς να περιέχουν ανώνυμες, κρυπτογραφημένες ή προκαταβολικές επιλογές πληρωμής.*

Or. de

Τροπολογία 113
Claudia Schmidt, Pascal Arimont, Herbert Dorfmann

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5α) *Σε περίπτωση που τα κράτη μέλη επιβάλλουν τέλη υποδομής για τα επιβατηγά αυτοκίνητα, θα πρέπει εν προκειμένω να εφιστούν ιδιαίτερη*

προσοχή στις ιστορικά, οικονομικά ή τοπογραφικά διασυνδεδεμένες μεθοριακές περιοχές. Θα πρέπει δε να προβλέπουν εξαιρέσεις και απαλλαγές για τις μεθοριακές τους περιοχές, ώστε να μην επιβαρυνθεί δυσανάλογα η κυκλοφορία για ιδιωτικούς και οικονομικούς σκοπούς, αλλά να πραγματοποιείται απρόσκοπτα σε διασυνοριακό επίπεδο.

Or. de

Τροπολογία 114
Claudia Tapardel

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5α) Η ανάπτυξη καθεστώτων επιβολής τελών και δασμών βάσει της απόστασης θα πρέπει να πραγματοποιηθεί σε επίπεδο ΕΕ μετά τη σύσταση ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού Οδικών Μεταφορών, ο οποίος θα λειτουργεί ως ανεξάρτητη εποπτεύουσα αρχή. Η εν λόγω αρχή θα διασφαλίζει τη διαφάνεια όσον αφορά το ύψος των δασμών και τα καθεστώτα επιβολής τελών και θα μεριμνά ώστε τα έσοδα που εισπράττονται χρησιμοποιούνται όπως προβλέπεται στην παρούσα οδηγία.

Or. en

Τροπολογία 115
Maria Grapini

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5α) Προκειμένου να διευκολυνθεί σε κάποιο βαθμό η καταβολή των τελών από τους χρήστες, είναι απαραίτητο να εισαχθούν ρητές διατάξεις σχετικά με την πληρωμή των τελών στο κείμενο της οδηγίας.

Or. ro

Τροπολογία 116
Inés Ayala Sender

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 5 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5β) Κατά τη θέσπιση ενός αξιόπιστου και αποδεκτού πλαισίου για τα υπεραστικά οδικά τέλη πρέπει να ληφθεί υπόψη η κοινωνική συνιστώσα. Πρέπει να βρεθεί ένας τρόπος εξισορρόπησης και μη εισαγωγής διακρίσεων σε βάρος των εργατικών τάξεων, που αναγκάζονται να ζουν στα περίχωρα των πόλεων καθώς αποτελούν πιο προσιτή λύση έναντι των υπερβολικών τιμών των καταλυμάτων στις πόλεις, ώστε να μην επιβαρυνθούν με περισσότερες δαπάνες και εμπόδια στην κινητικότητά τους. Όπως ορίζεται στη Λευκή Βίβλο των μεταφορών, ο περιορισμός της κινητικότητας δεν αποτελεί εναλλακτική λύση, συνεπώς πρέπει να δημιουργηθούν διαδικασίες και μηχανισμοί χρηματοδοτικής στήριξης σε ευρωπαϊκό επίπεδο και σε επίπεδο κρατών μελών για να εξασφαλιστεί η χωρίς διακρίσεις πρόσβαση των εργατικών τάξεων στα κέντρα των πόλεων.

Or. es

Τροπολογία 117
Claudia Schmidt

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(6) Σε σχέση με τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι τυχόν χρονοεξαρτώμενα τέλη που εφαρμόζονται στα ελαφρά οχήματα είναι αναλογικά, **συμπεριλαμβανομένων των περιόδων χρήσης που είναι συντομότερες του ενός έτους. Στην περίπτωση αυτή, πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι τα ελαφρά οχήματα έχουν διαφορετικό τρόπο χρήσης από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Ο υπολογισμός αναλογικών χρονοεξαρτώμενων τελών θα μπορούσε να βασιστεί στα διαθέσιμα στοιχεία σχετικά με τα μοτίβα μετακίνησης.**

Τροπολογία

(6) Σε σχέση με τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι τυχόν χρονοεξαρτώμενα τέλη που εφαρμόζονται στα ελαφρά οχήματα είναι αναλογικά.

Or. de

Τροπολογία 118
Georges Bach, Markus Ferber

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(6) Σε σχέση με τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι τυχόν χρονοεξαρτώμενα τέλη που εφαρμόζονται στα ελαφρά οχήματα είναι αναλογικά, συμπεριλαμβανομένων των περιόδων χρήσης που είναι συντομότερες του ενός έτους. Στην περίπτωση αυτή, πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι τα ελαφρά οχήματα έχουν διαφορετικό τρόπο χρήσης από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Ο υπολογισμός αναλογικών

Τροπολογία

(6) Σε σχέση με τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι τυχόν χρονοεξαρτώμενα τέλη που εφαρμόζονται στα ελαφρά οχήματα είναι αναλογικά, συμπεριλαμβανομένων των περιόδων χρήσης που είναι συντομότερες του ενός έτους. Στην περίπτωση αυτή, πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι τα ελαφρά οχήματα έχουν διαφορετικό τρόπο χρήσης από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Ο υπολογισμός αναλογικών

χρονοεξαρτώμενων τελών θα μπορούσε να βασιστεί στα διαθέσιμα στοιχεία σχετικά με τα μοτίβα μετακίνησης.

χρονοεξαρτώμενων τελών θα μπορούσε να βασιστεί στα διαθέσιμα στοιχεία σχετικά με τα μοτίβα μετακίνησης, **διασφαλίζοντας παράλληλα την απουσία διακρίσεων.**

Or. en

Τροπολογία 119 Markus Ferber, Markus Pieper

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(6) Σε σχέση με τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι τυχόν χρονοεξαρτώμενα τέλη που **εφαρμόζονται** στα ελαφρά οχήματα είναι αναλογικά, **συμπεριλαμβανομένων** των περιόδων χρήσης **που είναι συντομότερες του ενός έτους**. Στην περίπτωση αυτή, πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι τα ελαφρά οχήματα έχουν διαφορετικό τρόπο χρήσης από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Ο υπολογισμός αναλογικών χρονοεξαρτώμενων τελών θα μπορούσε να βασιστεί στα διαθέσιμα στοιχεία σχετικά με τα μοτίβα μετακίνησης.

Τροπολογία

(6) Σε σχέση με τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι τυχόν χρονοεξαρτώμενα τέλη που **επιβάλλονται από τα κράτη μέλη** στα ελαφρά οχήματα είναι **επίσης** αναλογικά, **συμπεριλαμβανομένης της χρήσης και** των περιόδων χρήσης. Στην περίπτωση αυτή, πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι τα ελαφρά οχήματα έχουν διαφορετικό τρόπο χρήσης από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Ο υπολογισμός αναλογικών χρονοεξαρτώμενων τελών θα μπορούσε να βασιστεί στα διαθέσιμα στοιχεία σχετικά με τα μοτίβα μετακίνησης.

Or. de

Αιτιολόγηση

Η εξίσωση των μικρών φορτηγών αυτοκινήτων με τα βαρέα οχήματα δεν επιτρέπει πλέον τις διαφοροποιήσεις που είναι αναγκαίες εξαιτίας των ιδιοτεροτήτων της δραστηριότητας των εκάστοτε ομάδων οχημάτων για μια δίκαιη επιβολή τελών.

Τροπολογία 120 Marie-Christine Arnautu

**Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 6**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(6) Σε σχέση με τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι τυχόν χρονοεξαρτώμενα τέλη που εφαρμόζονται στα ελαφρά οχήματα είναι αναλογικά, συμπεριλαμβανομένων των περιόδων χρήσης που είναι συντομότερες του ενός έτους. Στην περίπτωση αυτή, πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι τα ελαφρά οχήματα έχουν διαφορετικό τρόπο χρήσης από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Ο υπολογισμός αναλογικών χρονοεξαρτώμενων τελών θα μπορούσε να βασιστεί στα διαθέσιμα στοιχεία σχετικά με τα μοτίβα μετακίνησης.

Τροπολογία

(Δεν αφορά το ελληνικό κείμενο.)

Or. fr

**Τροπολογία 121
Claudia Schmidt**

**Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 7**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(7) Σύμφωνα με την οδηγία 1999/62/ΕΚ, μπορεί να επιβληθεί τέλος εξωτερικού κόστους σε επίπεδο πλησίον του κοινωνικού οριακού κόστους της χρήσης του υπόψη οχήματος. Η μέθοδος αυτή έχει αποδειχτεί ότι αποτελεί τον πλέον δίκαιο και αποτελεσματικό τρόπο να ληφθεί υπόψη ο αρνητικός αντίκτυπος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου που παράγουν τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα για το περιβάλλον και την υγεία και θα μπορούσε να διασφαλίσει δίκαιη συνεισφορά από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα για την εκπλήρωση των προτύπων ποιότητας του ατμοσφαιρικού

Τροπολογία

(7) Σύμφωνα με την οδηγία 1999/62/ΕΚ, μπορεί να επιβληθεί τέλος εξωτερικού κόστους σε επίπεδο πλησίον του κοινωνικού οριακού κόστους της χρήσης του υπόψη οχήματος. Η μέθοδος αυτή έχει αποδειχτεί ότι αποτελεί τον πλέον δίκαιο και αποτελεσματικό τρόπο να ληφθεί υπόψη ο αρνητικός αντίκτυπος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου που παράγουν τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα για το περιβάλλον και την υγεία και θα μπορούσε να διασφαλίσει δίκαιη συνεισφορά από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα για την εκπλήρωση των προτύπων ποιότητας του ατμοσφαιρικού

αέρα της ΕΕ¹⁷ και τυχόν εφαρμοστέων ορίων ή στόχων σχετικά με τον θόρυβο. **Θα πρέπει επομένως να διευκολυνθεί η επιβολή τέτοιου είδους τελών.**

¹⁷ Οδηγία 2008/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2008, για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη, ΕΕ L 152 της 11.06.2008, σ. 1-44

αέρα της ΕΕ¹⁷ και τυχόν εφαρμοστέων ορίων ή στόχων σχετικά με τον θόρυβο.

¹⁷ Οδηγία 2008/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2008, για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη, ΕΕ L 152 της 11.06.2008, σ. 1-44

Or. de

Τροπολογία 122 Markus Ferber, Markus Pieper

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(7) Σύμφωνα με την οδηγία 1999/62/ΕΚ, μπορεί να επιβληθεί τέλος εξωτερικού κόστους σε επίπεδο πλησίον του κοινωνικού οριακού κόστους της χρήσης του υπόψη οχήματος. Η μέθοδος αυτή έχει αποδειχτεί ότι αποτελεί τον πλέον δίκαιο και αποτελεσματικό τρόπο να ληφθεί υπόψη ο αρνητικός αντίκτυπος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου που παράγουν τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα για το περιβάλλον και την υγεία και θα μπορούσε να διασφαλίσει δίκαιη συνεισφορά από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα για την εκπλήρωση των προτύπων ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα της ΕΕ¹⁷ και τυχόν εφαρμοστέων ορίων ή στόχων σχετικά με τον θόρυβο. Θα πρέπει επομένως να διευκολυνθεί η επιβολή τέτοιου είδους τελών.

Τροπολογία

(7) Σύμφωνα με την οδηγία 1999/62/ΕΚ, μπορεί να επιβληθεί τέλος εξωτερικού κόστους, **σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει»**, σε επίπεδο πλησίον του κοινωνικού οριακού κόστους της χρήσης του υπόψη οχήματος. Η μέθοδος αυτή έχει αποδειχτεί ότι αποτελεί τον πλέον δίκαιο και αποτελεσματικό τρόπο να ληφθεί υπόψη ο αρνητικός αντίκτυπος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου που παράγουν τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα για το περιβάλλον και την υγεία και θα μπορούσε να διασφαλίσει δίκαιη συνεισφορά από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα για την εκπλήρωση των προτύπων ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα της ΕΕ¹⁷ και τυχόν εφαρμοστέων ορίων ή στόχων σχετικά με τον θόρυβο. Θα πρέπει επομένως να διευκολυνθεί η επιβολή τέτοιου είδους τελών.

¹⁷ Οδηγία 2008/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2008, για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη, ΕΕ L 152 της 11.06.2008, σ. 1-44

¹⁷ Οδηγία 2008/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2008, για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη, ΕΕ L 152 της 11.06.2008, σ. 1-44

Or. de

Αιτιολόγηση

Για λόγους που άπτονται της επικουρικότητας αρκεί η δημιουργία ενός πλαισίου για την επιβολή εξωτερικού κόστους.

Τροπολογία 123 **Herbert Dorfmann, Karoline Graswander-Hainz**

Πρόταση οδηγίας **Αιτιολογική σκέψη 7**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(7) Σύμφωνα με την οδηγία 1999/62/ΕΚ, **μπορεί** να επιβληθεί τέλος εξωτερικού κόστους σε επίπεδο πλησίον του κοινωνικού οριακού κόστους της χρήσης του υπόψη οχήματος. Η μέθοδος αυτή έχει αποδειχτεί ότι αποτελεί τον πλέον δίκαιο και αποτελεσματικό τρόπο να ληφθεί υπόψη ο αρνητικός αντίκτυπος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου που παράγουν τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα για το περιβάλλον και την υγεία και θα μπορούσε να διασφαλίσει δίκαιη συνεισφορά από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα για την εκπλήρωση των προτύπων ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα της ΕΕ¹⁷ και τυχόν εφαρμοστέων ορίων ή στόχων σχετικά με τον θόρυβο. Θα πρέπει επομένως να διευκολυνθεί η επιβολή τέτοιου είδους τελών.

¹⁷ Οδηγία 2008/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2008, για την ποιότητα του

Τροπολογία

(7) Σύμφωνα με την οδηγία 1999/62/ΕΚ, **πρέπει** να επιβληθεί τέλος εξωτερικού κόστους σε επίπεδο πλησίον του κοινωνικού οριακού κόστους της χρήσης του υπόψη οχήματος. Η μέθοδος αυτή έχει αποδειχτεί ότι αποτελεί τον πλέον δίκαιο και αποτελεσματικό τρόπο να ληφθεί υπόψη ο αρνητικός αντίκτυπος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου που παράγουν τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα για το περιβάλλον και την υγεία και θα μπορούσε να διασφαλίσει δίκαιη συνεισφορά από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα για την εκπλήρωση των προτύπων ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα της ΕΕ¹⁷ και τυχόν εφαρμοστέων ορίων ή στόχων σχετικά με τον θόρυβο. Θα πρέπει επομένως να διευκολυνθεί η επιβολή τέτοιου είδους τελών.

¹⁷ Οδηγία 2008/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2008, για την ποιότητα του

ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη, ΕΕ L 152 της 11.06.2008, σ. 1-44

ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη, ΕΕ L 152 της 11.06.2008, σ. 1-44

Or. de

Τροπολογία 124
Marie-Christine Arnautu

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(7) Σύμφωνα με την οδηγία 1999/62/ΕΚ, μπορεί να επιβληθεί τέλος εξωτερικού κόστους σε επίπεδο πλησίον του κοινωνικού οριακού κόστους της χρήσης του υπόψη οχήματος. Η μέθοδος αυτή έχει αποδειχτεί ότι αποτελεί τον πλέον **δίκαιο και** αποτελεσματικό τρόπο να ληφθεί υπόψη ο αρνητικός αντίκτυπος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου που παράγουν τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα για το περιβάλλον και την υγεία και θα μπορούσε να διασφαλίσει δίκαιη συνεισφορά από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα για την εκπλήρωση των προτύπων ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα της ΕΕ¹⁷ και τυχόν εφαρμοστέων ορίων ή στόχων σχετικά με τον θόρυβο. Θα πρέπει επομένως να διευκολυνθεί η επιβολή τέτοιου είδους τελών.

¹⁷ Οδηγία 2008/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2008, για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη, ΕΕ L 152 της 11.06.2008, σ. 1-44.

Τροπολογία

(7) Σύμφωνα με την οδηγία 1999/62/ΕΚ, μπορεί να επιβληθεί τέλος εξωτερικού κόστους σε επίπεδο πλησίον του κοινωνικού οριακού κόστους της χρήσης του υπόψη οχήματος. Η μέθοδος αυτή έχει αποδειχτεί ότι αποτελεί τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο να ληφθεί υπόψη ο αρνητικός αντίκτυπος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου που παράγουν τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα για το περιβάλλον και την υγεία και θα μπορούσε να διασφαλίσει δίκαιη συνεισφορά από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα για την εκπλήρωση των προτύπων ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα της ΕΕ¹⁷ και τυχόν εφαρμοστέων ορίων ή στόχων σχετικά με τον θόρυβο. Θα πρέπει επομένως να διευκολυνθεί η επιβολή τέτοιου είδους τελών.

¹⁷ Οδηγία 2008/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2008, για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη, ΕΕ L 152 της 11.06.2008, σ. 1-44.

Or. fr

Τροπολογία 125
Daniela Aiuto, Rosa D'Amato

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 7 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(7α) Προκειμένου να εξασφαλιστεί η κατάλληλη επαναχρησιμοποίηση των εσόδων που προέρχονται από το εξωτερικό κόστος, θα ήταν σκόπιμο τα έσοδα αυτά να επανεπενδύονται στον τομέα των υποδομών μεταφορών προκειμένου να προωθηθούν περισσότερο βιώσιμα μέσα μεταφορών με μικρότερο αντίκτυπο στο περιβάλλον.

Or. it

Τροπολογία 126
Claudia Schmidt

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(8) Για τον σκοπό αυτό, το μέγιστο σταθμισμένο μέσο τέλος εξωτερικού κόστους θα πρέπει να αντικατασταθεί από άμεσα διαθέσιμες τιμές αναφοράς επικαιροποιημένες σε συνάρτηση με τον πληθωρισμό, την επιστημονική πρόοδο που σημειώθηκε στον υπολογισμό του εξωτερικού κόστους των οδικών μεταφορών και την εξέλιξη της σύνθεσης του στόλου.

διαγράφεται

Or. de

Τροπολογία 127
Herbert Dorfmann, Karoline Graswander-Hainz

**Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 8**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(8) Για τον σκοπό αυτό, το μέγιστο σταθμισμένο μέσο τέλος εξωτερικού κόστους θα πρέπει να αντικατασταθεί από άμεσα διαθέσιμες τιμές **αναφοράς** επικαιροποιημένες σε συνάρτηση με τον πληθωρισμό, την επιστημονική πρόοδο που σημειώθηκε στον υπολογισμό του εξωτερικού κόστους των οδικών μεταφορών και την εξέλιξη της σύνθεσης του στόλου.

Τροπολογία

(8) Για τον σκοπό αυτό, το μέγιστο σταθμισμένο μέσο τέλος εξωτερικού κόστους θα πρέπει να αντικατασταθεί από άμεσα διαθέσιμες **ελάχιστες** τιμές επικαιροποιημένες σε συνάρτηση με τον πληθωρισμό, την επιστημονική πρόοδο που σημειώθηκε στον υπολογισμό του εξωτερικού κόστους των οδικών μεταφορών και την εξέλιξη της σύνθεσης του στόλου.

Or. de

**Τροπολογία 128
Markus Ferber**

**Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 8**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(8) Για τον σκοπό αυτό, το μέγιστο σταθμισμένο μέσο τέλος εξωτερικού κόστους **θα πρέπει** να αντικατασταθεί από άμεσα διαθέσιμες τιμές αναφοράς επικαιροποιημένες σε συνάρτηση με τον πληθωρισμό, την επιστημονική πρόοδο που σημειώθηκε στον υπολογισμό του εξωτερικού κόστους των οδικών μεταφορών και την εξέλιξη της σύνθεσης του στόλου.

Τροπολογία

(8) Για τον σκοπό αυτό, το μέγιστο σταθμισμένο μέσο τέλος εξωτερικού κόστους **μπορεί** να αντικατασταθεί από άμεσα διαθέσιμες τιμές αναφοράς επικαιροποιημένες σε συνάρτηση με τον πληθωρισμό, την επιστημονική πρόοδο που σημειώθηκε στον υπολογισμό του εξωτερικού κόστους των οδικών μεταφορών και την εξέλιξη της σύνθεσης του στόλου.

Or. de

**Τροπολογία 129
Michael Cramer, Karima Delli, Bas Eickhout**

**Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 8**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(8) Για τον σκοπό αυτό, το μέγιστο σταθμισμένο μέσο τέλος εξωτερικού κόστους θα πρέπει να αντικατασταθεί από άμεσα διαθέσιμες τιμές **αναφοράς** επικαιροποιημένες σε συνάρτηση με τον πληθωρισμό, την επιστημονική πρόοδο που σημειώθηκε στον υπολογισμό του εξωτερικού κόστους των οδικών μεταφορών και την εξέλιξη της σύνθεσης του στόλου.

Τροπολογία

(8) Για τον σκοπό αυτό, το μέγιστο σταθμισμένο μέσο τέλος εξωτερικού κόστους θα πρέπει να αντικατασταθεί από άμεσα διαθέσιμες **ελάχιστες** τιμές επικαιροποιημένες σε συνάρτηση με τον πληθωρισμό, την επιστημονική πρόοδο που σημειώθηκε στον υπολογισμό του εξωτερικού κόστους των οδικών μεταφορών και την εξέλιξη της σύνθεσης του στόλου.

Or. en

Τροπολογία 130 Claudia Schmidt

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(9) Η διαφοροποίηση των τελών υποδομής σύμφωνα με την κατηγορία εκπομπών EURO έχει συμβάλει στη χρήση καθαρότερων οχημάτων. **Ωστόσο, με την ανανέωση των στόλων οχημάτων, η διαφοροποίηση των τελών στο υπεραστικό δίκτυο σε αυτή τη βάση αναμένεται να καταστεί άνευ αντικειμένου έως το τέλος του 2020 και θα πρέπει κατ' επέκταση να καταργηθεί σταδιακά έως τότε. Από την ίδια χρονική στιγμή, τα τέλη εξωτερικού κόστους θα πρέπει να επιβάλλονται πιο συστηματικά, ως στοχευμένο μέσον για την ανάκτηση εξωτερικού κόστους σε περιπτώσεις όπου αυτό έχει τη μεγαλύτερη σημασία.**

Τροπολογία

(9) Η διαφοροποίηση των τελών υποδομής σύμφωνα με την κατηγορία εκπομπών EURO έχει συμβάλει στη χρήση καθαρότερων οχημάτων **και θα πρέπει να διατηρηθεί.**

Or. de

Τροπολογία 131

Lars Adaktusson

**Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 9**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(9) Η διαφοροποίηση των τελών υποδομής σύμφωνα με την κατηγορία εκπομπών EURO έχει συμβάλει στη χρήση καθαρότερων οχημάτων. **Ωστόσο, με την ανανέωση των στόλων οχημάτων, η διαφοροποίηση των τελών στο υπεραστικό δίκτυο σε αυτή τη βάση αναμένεται να καταστεί άνευ αντικειμένου έως το τέλος του 2020 και θα πρέπει κατ' επέκταση να καταργηθεί σταδιακά έως τότε. Από την ίδια χρονική στιγμή, τα τέλη εξωτερικού κόστους θα πρέπει να επιβάλλονται πιο συστηματικά, ως στοχευμένο μέσον για την ανάκτηση εξωτερικού κόστους σε περιπτώσεις όπου αυτό έχει τη μεγαλύτερη σημασία.**

Τροπολογία

(9) Η διαφοροποίηση των τελών υποδομής σύμφωνα με την κατηγορία εκπομπών EURO έχει συμβάλει στη χρήση καθαρότερων οχημάτων.

Or. en

Αιτιολόγηση

Το εργαλείο υπολογισμού κατανάλωσης ενέργειας από τα οχήματα (VECTO) θα εφαρμοστεί σταδιακά, το οποίο σημαίνει ότι όλα τα οχήματα στον δρόμο θα έχουν πιστοποιηθεί ως προς τις εκπομπές CO2 έως το 2020. Προκειμένου να αποφευχθεί η περιττή διοικητική επιβάρυνση, η διαφοροποίηση της κατηγορίας εκπομπών EURO θα πρέπει να διατηρηθεί ως επιλογή για τη διαφοροποίηση των διοδίων.

**Τροπολογία 132
Andor Deli**

**Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 9**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(9) Η διαφοροποίηση των τελών υποδομής σύμφωνα με την κατηγορία εκπομπών EURO έχει συμβάλει στη χρήση καθαρότερων οχημάτων. Ωστόσο, με την ανανέωση των στόλων οχημάτων, η

Τροπολογία

(9) Η διαφοροποίηση των τελών υποδομής σύμφωνα με την κατηγορία εκπομπών EURO έχει συμβάλει στη χρήση καθαρότερων οχημάτων. Ωστόσο, με την ανανέωση των στόλων οχημάτων, η

διαφοροποίηση των τελών στο υπεραστικό δίκτυο σε αυτή τη βάση αναμένεται να καταστεί άνευ αντικειμένου **έως το τέλος του 2020** και θα πρέπει κατ' επέκταση να καταργηθεί σταδιακά **έως τότε**. Από την ίδια χρονική στιγμή, τα τέλη εξωτερικού κόστους θα πρέπει να επιβάλλονται πιο συστηματικά, ως στοχευμένο μέσον για την ανάκτηση εξωτερικού κόστους σε περιπτώσεις όπου αυτό έχει τη μεγαλύτερη σημασία.

διαφοροποίηση των τελών στο υπεραστικό δίκτυο σε αυτή τη βάση αναμένεται να καταστεί άνευ αντικειμένου και θα πρέπει κατ' επέκταση να καταργηθεί σταδιακά **όταν θα μπορέσουν να τεθούν οι τεχνικές και νομικές προϋποθέσεις για την επίτευξη αυτού του στόχου**. Από την ίδια χρονική στιγμή, τα τέλη εξωτερικού κόστους θα πρέπει να επιβάλλονται πιο συστηματικά, ως στοχευμένο μέσον για την ανάκτηση εξωτερικού κόστους σε περιπτώσεις όπου αυτό έχει τη μεγαλύτερη σημασία.

Or. hu

Τροπολογία 133 Herbert Dorfmann, Karoline Graswander-Hainz

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(9) Η διαφοροποίηση των τελών υποδομής σύμφωνα με την κατηγορία εκπομπών EURO έχει συμβάλει στη χρήση καθαρότερων οχημάτων. Ωστόσο, με την ανανέωση των στόλων οχημάτων, η διαφοροποίηση των τελών στο υπεραστικό δίκτυο σε αυτή τη βάση αναμένεται να καταστεί άνευ αντικειμένου έως το τέλος του 2020 και θα πρέπει κατ' επέκταση να καταργηθεί σταδιακά έως τότε. Από την ίδια χρονική στιγμή, τα τέλη εξωτερικού κόστους **θα** πρέπει να επιβάλλονται **πιο** συστηματικά, ως στοχευμένο μέσον για την ανάκτηση εξωτερικού κόστους **σε περιπτώσεις όπου αυτό έχει τη μεγαλύτερη σημασία**.

Τροπολογία

(9) Η διαφοροποίηση των τελών υποδομής σύμφωνα με την κατηγορία εκπομπών EURO έχει συμβάλει στη χρήση καθαρότερων οχημάτων. Ωστόσο, με την ανανέωση των στόλων οχημάτων, η διαφοροποίηση των τελών στο υπεραστικό δίκτυο σε αυτή τη βάση αναμένεται να καταστεί άνευ αντικειμένου έως το τέλος του 2020 και θα πρέπει κατ' επέκταση να καταργηθεί σταδιακά έως τότε. Από την ίδια χρονική στιγμή, τα τέλη εξωτερικού κόστους πρέπει να επιβάλλονται συστηματικά, ως στοχευμένο μέσον για την ανάκτηση εξωτερικού κόστους.

Or. de

Τροπολογία 134

Markus Ferber, Markus Pieper

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(9) Η διαφοροποίηση των τελών υποδομής σύμφωνα με την κατηγορία εκπομπών EURO έχει συμβάλει στη χρήση καθαρότερων οχημάτων. **Ωστόσο, με** την ανανέωση των στόλων οχημάτων, η διαφοροποίηση των τελών στο υπεραστικό δίκτυο σε αυτή τη βάση **αναμένεται να καταστεί άνευ αντικειμένου έως το τέλος του 2020 και θα πρέπει κατ' επέκταση να καταργηθεί σταδιακά έως τότε. Από την ίδια χρονική στιγμή, τα τέλη εξωτερικού κόστους** θα πρέπει να **επιβάλλονται** πιο συστηματικά, ως στοχευμένο μέσον για την ανάκτηση εξωτερικού κόστους σε περιπτώσεις όπου αυτό έχει τη μεγαλύτερη σημασία.

Τροπολογία

(9) Η διαφοροποίηση των τελών υποδομής σύμφωνα με την κατηγορία εκπομπών EURO έχει συμβάλει στη χρήση καθαρότερων οχημάτων. **Με** την ανανέωση των στόλων οχημάτων, η διαφοροποίηση των τελών στο υπεραστικό δίκτυο σε αυτή τη βάση θα πρέπει να **επιβληθεί** πιο συστηματικά, ως στοχευμένο μέσον για την ανάκτηση εξωτερικού κόστους σε περιπτώσεις όπου αυτό έχει τη μεγαλύτερη σημασία **και λαμβάνοντας υπόψη το εξωτερικό κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης που προκαλείται εξαιτίας της κυκλοφορίας.**

Or. de

Τροπολογία 135
Claudia Schmidt

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(10) **Το μέρος των εκπομπών CO₂ που οφείλονται σε βαρέα επαγγελματικά οχήματα παρουσιάζει αύξηση. Η διαφοροποίηση των τελών υποδομής σύμφωνα με τις εν λόγω εκπομπές μπορεί να συμβάλει σε βελτιώσεις στον τομέα αυτό και θα πρέπει επομένως να καθιερωθεί.**

Τροπολογία

διαγράφεται

Or. de

Τροπολογία 136
Keith Taylor, Michael Cramer, Karima Delli, Bas Eickhout

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 10 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(10α) Ο υπολογισμός και η εκτίμηση του εξωτερικού κόστους που προκαλείται από την αλλαγή του κλίματος θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις ζημιές που προκαλούνται από τις ακραίες καιρικές συνθήκες σε διάφορους τομείς, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των μεταφορών, καθώς και τις επενδύσεις σε μέτρα για την αποφυγή ή τη μείωση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής.

Or. en

Τροπολογία 137
Georg Mayer

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(11) Τα ελαφρά οχήματα ευθύνονται για τα δύο τρίτα των αρνητικών επιπτώσεων των οδικών μεταφορών στο περιβάλλον και την υγεία. Είναι επομένως σημαντικό να δοθεί κίνητρο για τη χρήση των πλέον καθαρών και υψηλής ενεργειακής απόδοσης οχημάτων μέσω της διαφοροποίησης των οδικών τελών βάσει των συντελεστών συμμόρφωσης που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/427 της Επιτροπής¹⁸, τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/646 της Επιτροπής¹⁹ και τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/xx²⁰ της Επιτροπής.

διαγράφεται

¹⁸ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/427 της

Επιτροπής, της 10ης Μαρτίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 όσον αφορά τις εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 6) (EE L 82 της 31.3.2016, σ. 1–98).

¹⁹ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/646 της Επιτροπής, της 20ης Απριλίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 όσον αφορά τις εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 6) (EE L 109 της 26.4.2016, σ. 1-22).

20

Or. de

Τροπολογία 138

Karoline Graswander-Hainz, Gabriele Preuß, Μιλτιάδης Κύρκος, Lucy Anderson

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(11) Τα ελαφρά οχήματα ευθύνονται για τα δύο τρίτα των αρνητικών επιπτώσεων των οδικών μεταφορών στο περιβάλλον και την υγεία. Είναι επομένως σημαντικό να δοθεί κίνητρο για τη χρήση των πλέον καθαρών και υψηλής ενεργειακής απόδοσης οχημάτων μέσω της διαφοροποίησης των οδικών τελών βάσει των συντελεστών συμμόρφωσης που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/427 της Επιτροπής¹⁸, τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/646 της Επιτροπής¹⁹ και τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/xxx²⁰ της Επιτροπής.

Τροπολογία

(11) Τα ελαφρά οχήματα ευθύνονται για τα δύο τρίτα των αρνητικών επιπτώσεων των οδικών μεταφορών στο περιβάλλον και την υγεία. Είναι επομένως σημαντικό να δοθεί κίνητρο για τη χρήση των πλέον καθαρών και υψηλής ενεργειακής απόδοσης οχημάτων μέσω της διαφοροποίησης των οδικών τελών βάσει των συντελεστών συμμόρφωσης που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/427 της Επιτροπής¹⁸, τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/646 της Επιτροπής¹⁹ και τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/xxx²⁰ της Επιτροπής. ***Κάτι τέτοιο δεν θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών να παρέχουν βοήθεια σε συγκεκριμένους χρήστες που δεν έχουν άλλη επιλογή παρά να μεταβούν οδικώς στον χώρο εργασίας τους, σύμφωνα με τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.***

¹⁸ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/427 της Επιτροπής, της 10ης Μαρτίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 όσον αφορά τις εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 6) (ΕΕ L 82 της 31.3.2016, σ. 1–98).

¹⁹ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/646 της Επιτροπής, της 20ης Απριλίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 όσον αφορά τις εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 6) (ΕΕ L 109 της 26.4.2016, σ. 1-22).

¹⁸ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/427 της Επιτροπής, της 10ης Μαρτίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 όσον αφορά τις εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 6) (ΕΕ L 82 της 31.3.2016, σ. 1–98).

¹⁹ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/646 της Επιτροπής, της 20ης Απριλίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 όσον αφορά τις εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 6) (ΕΕ L 109 της 26.4.2016, σ. 1-22).

²⁰ **Κανονισμός (ΕΕ) 2017/xxx της Επιτροπής**

Or. en

Τροπολογία 139 **Claudia Schmidt**

Πρόταση οδηγίας **Αιτιολογική σκέψη 11**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(11) Τα ελαφρά οχήματα ευθύνονται για τα δύο τρίτα των αρνητικών επιπτώσεων των οδικών μεταφορών στο περιβάλλον και την υγεία. Είναι επομένως σημαντικό να δοθεί κίνητρο για τη χρήση των πλέον καθαρών και υψηλής ενεργειακής απόδοσης οχημάτων μέσω της διαφοροποίησης των οδικών τελών **βάσει των συντελεστών συμμόρφωσης που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/427 της Επιτροπής¹⁸, τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/646 της Επιτροπής¹⁹ και τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/xxx²⁰ της Επιτροπής.**

Τροπολογία

(11) Τα ελαφρά οχήματα ευθύνονται για τα δύο τρίτα των αρνητικών επιπτώσεων των οδικών μεταφορών στο περιβάλλον και την υγεία. Είναι επομένως σημαντικό να δοθεί κίνητρο για τη χρήση των πλέον καθαρών και υψηλής ενεργειακής απόδοσης οχημάτων μέσω της διαφοροποίησης των οδικών τελών.

¹⁸ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/427 της Επιτροπής, της 10ης Μαρτίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 όσον αφορά τις εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 6) (ΕΕ L 82 της 31.3.2016, σ. 1–98).

¹⁹ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/646 της Επιτροπής, της 20ης Απριλίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 όσον αφορά τις εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 6) (ΕΕ L 109 της 26.4.2016, σ. 1-22).

20

Or. de

Τροπολογία 140
Michael Cramer, Keith Taylor

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 11 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(11α) Θα πρέπει να υπάρξει τουλάχιστον θεμιτός ανταγωνισμός με τις περισσότερες φιλικές προς το περιβάλλον σιδηροδρομικές μεταφορές, όπου επί του παρόντος είναι υποχρεωτική η επιβολή τελών τροχαίας πρόσβασης για κάθε μηχανή έλξης ανά χιλιόμετρο, τόσο για τις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών όσο και για τις εμπορευματικές μεταφορές, σύμφωνα με την οδηγία 2016/2370/ΕΕ^{1α}.

^{1α} Οδηγία (ΕΕ) 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2016, για την τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και

Τροπολογία 141
Georg Mayer

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(12) Προκειμένου να προωθηθεί η χρήση των πλέον καθαρών και αποδοτικών οχημάτων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιβάλλουν σημαντικά μειωμένα διόδια και τέλη χρήσης στα εν λόγω οχήματα.

Τροπολογία

διαγράφεται

Τροπολογία 142
Nicola Caputo

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(12) Προκειμένου να προωθηθεί η χρήση των πλέον καθαρών και αποδοτικών οχημάτων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιβάλλουν σημαντικά μειωμένα διόδια και τέλη χρήσης στα εν λόγω οχήματα.

Τροπολογία

(12) Προκειμένου να προωθηθεί η χρήση των πλέον καθαρών και αποδοτικών οχημάτων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιβάλλουν σημαντικά μειωμένα διόδια και τέλη χρήσης στα εν λόγω οχήματα. *Ενώ η αυτοματοποιημένη και συνδεδεμένη τεχνολογία επιτρέπει στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα να μειώσουν περαιτέρω τις εκπομπές CO2 κατά τη συμφόρηση ροής, τα εν λόγω οχήματα θα πρέπει επίσης να δικαιούνται πρόσθετη μείωση των διοδίων και των τελών χρήσης.*

Αιτιολόγηση

Truck platooning is the linking of two or more trucks in convoy, using connectivity technology and automated driving support systems. Truck platooning holds great potential to make road transport safer, cleaner and more efficient in the future. Given that trucks can drive closer together safely with automated and connected technologies, the air-drag friction is reduced significantly and therefore the fuel consumption and the CO2 emissions are significantly reduced. Several studies have demonstrated the potential of truck platooning for lowering fuel consumption and CO2 emissions: platooning can reduce CO2 emissions by up to 16% from the trailing vehicles and by up to 8% from the lead vehicle (according to the ITS4CV study by Ertico). According to the FP7 project “SARTRE”, a truck platooning can save up to 2.8 tons of CO2eq in a single year.

Τροπολογία 143

Luis de Grandes Pascual

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(12) Προκειμένου να προωθηθεί η χρήση των πλέον καθαρών και αποδοτικών οχημάτων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιβάλλουν σημαντικά μειωμένα διόδια και τέλη χρήσης στα εν λόγω οχήματα.

Τροπολογία

(12) Προκειμένου να προωθηθεί η χρήση των πλέον καθαρών και αποδοτικών οχημάτων **καθώς και η χρήση εναλλακτικών καυσίμων**, τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιβάλλουν σημαντικά μειωμένα διόδια και τέλη χρήσης **και εξωτερικού κόστους** στα εν λόγω οχήματα. **Τα οχήματα μηδενικών εκπομπών δεν θα πρέπει να υπόκεινται σε κανένα τέλος εξωτερικού κόστους που να σχετίζεται με την ατμοσφαιρική ρύπανση.**

Τροπολογία 144

Lars Adaktusson

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(12) Προκειμένου να προωθηθεί η χρήση των πλέον καθαρών και αποδοτικών οχημάτων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιβάλλουν σημαντικά μειωμένα διόδια και τέλη χρήσης στα εν λόγω οχήματα.

(12) Προκειμένου να προωθηθεί η χρήση των πλέον καθαρών και αποδοτικών οχημάτων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιβάλλουν σημαντικά μειωμένα διόδια και τέλη χρήσης στα εν λόγω οχήματα. ***Ενώ η αυτοματοποιημένη και συνδεδεμένη τεχνολογία επιτρέπει στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα να μειώσουν περαιτέρω τις εκπομπές CO2 κατά της συμφόρηση ροής, τα εν λόγω οχήματα θα πρέπει επίσης να δικαιούνται πρόσθετη μείωση των διοδίων και των τελών χρήσης.***

Or. en

Τροπολογία 145
Michael Cramer, Karima Delli

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(12) Προκειμένου να **προωθηθεί** η χρήση των πλέον **καθαρών** και αποδοτικών οχημάτων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιβάλλουν σημαντικά **μειωμένα** διόδια και τέλη χρήσης στα εν λόγω οχήματα.

Τροπολογία

(12) Προκειμένου να **αποθαρρυνθεί** η χρήση των πλέον **ρυπογόνων** και **λιγότερο** αποδοτικών οχημάτων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιβάλλουν σημαντικά **αυξημένα** διόδια και τέλη χρήσης στα εν λόγω οχήματα.

Or. en

Τροπολογία 146
Marie-Christine Arnautu

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(12) Προκειμένου να προωθηθεί η χρήση των πλέον καθαρών και αποδοτικών οχημάτων, τα κράτη μέλη θα **πρέπει** να

Τροπολογία

(12) Προκειμένου να προωθηθεί η χρήση των πλέον καθαρών και αποδοτικών οχημάτων, τα κράτη μέλη θα **μπορούσαν**

επιβάλλουν σημαντικά μειωμένα διόδια και τέλη χρήσης στα εν λόγω οχήματα.

να επιβάλλουν σημαντικά μειωμένα διόδια και τέλη χρήσης στα εν λόγω οχήματα.

Or. fr

Τροπολογία 147
Georges Bach, Claudia Schmidt, Markus Ferber

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(12) Προκειμένου να προωθηθεί η χρήση **των πλέον** καθαρών και αποδοτικών οχημάτων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιβάλλουν σημαντικά μειωμένα διόδια και τέλη χρήσης στα εν λόγω οχήματα.

Τροπολογία

(12) Προκειμένου να προωθηθεί η χρήση **περισσότερο** καθαρών και αποδοτικών οχημάτων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιβάλλουν σημαντικά μειωμένα διόδια και τέλη χρήσης στα εν λόγω οχήματα.

Or. en

Τροπολογία 148
Karoline Graswander-Hainz, Herbert Dorfmann

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 12 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(12α) Η διέλευση μέσω των Άλπεων συνεπάγεται για τις εμπλεκόμενες περιφέρειες ιδιαίτερη επιβάρυνση σε σχέση με την ηχορύπανση, την ατμοσφαιρική ρύπανση και τη φθορά των υποδομών, η οποία ενισχύεται ακόμα περισσότερο από τον ανταγωνισμό όσον αφορά το κόστος με τους γύρω διαδρόμους. Οι εμπλεκόμενες περιφέρειες και τα εμπλεκόμενα κράτη μέλη πρέπει, συνεπώς, να διαθέτουν μεγάλη ευελιξία κατά την ανάκτηση του εξωτερικού κόστους και κατά τη χρήση μέτρων φορολόγησης της κυκλοφορίας, μεταξύ

άλλων και σε σχέση με την αποφυγή
ανεπιθύμητων επιδράσεων εκτροπής της
κυκλοφορίας μεταξύ των διαδρόμων.

Or. de

Τροπολογία 149
Georg Mayer

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(13) Η κυκλοφοριακή συμφόρηση, στην οποία συμβάλλουν όλα τα οχήματα με κινητήρα σε διαφορετικό βαθμό, αντιπροσωπεύει κόστος που ανέρχεται σε περίπου 1 % του ΑΕΠ. Σημαντικό μέρος του κόστους αυτού μπορεί να αποδοθεί στην υπεραστική κυκλοφοριακή συμφόρηση. Θα πρέπει επομένως να επιτρέπεται η επιβολή συγκεκριμένου τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης, υπό την προϋπόθεση να εφαρμόζεται σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων. Προκειμένου να είναι αποδοτικό και αναλογικό, το τέλος θα πρέπει να υπολογίζεται βάσει του οριακού κόστους συμφόρησης και να διαφοροποιείται σύμφωνα με την τοποθεσία, τον χρόνο και την κατηγορία οχήματος. Προκειμένου να μεγιστοποιηθεί ο θετικός αντίκτυπος των τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης, θα πρέπει να κατανέμονται αντίστοιχα έσοδα στα έργα σχετικά με την αντιμετώπιση των πηγών του προβλήματος.

διαγράφεται

Or. de

Τροπολογία 150
Claudia Schmidt

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(13) Η κυκλοφοριακή συμφόρηση, στην οποία συμβάλλουν όλα τα οχήματα με κινητήρα σε διαφορετικό βαθμό, αντιπροσωπεύει κόστος που ανέρχεται σε περίπου 1 % του ΑΕΠ. Σημαντικό μέρος του κόστους αυτού μπορεί να αποδοθεί στην υπεραστική κυκλοφοριακή συμφόρηση. Θα πρέπει επομένως να επιτρέπεται η επιβολή συγκεκριμένου τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης, υπό την προϋπόθεση να εφαρμόζεται σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων. Προκειμένου να είναι αποδοτικό και αναλογικό, το τέλος θα πρέπει να υπολογίζεται βάσει του οριακού κόστους συμφόρησης και να διαφοροποιείται σύμφωνα με την τοποθεσία, τον χρόνο και την κατηγορία οχήματος. Προκειμένου να μεγιστοποιηθεί ο θετικός αντίκτυπος των τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης, θα πρέπει να κατανέμονται αντίστοιχα έσοδα στα έργα σχετικά με την αντιμετώπιση των πηγών του προβλήματος.

Τροπολογία

διαγράφεται

Or. de

Τροπολογία 151 Dieter-Lebrecht Koch

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(13) Η κυκλοφοριακή συμφόρηση, στην οποία συμβάλλουν όλα τα οχήματα με κινητήρα σε διαφορετικό βαθμό, αντιπροσωπεύει κόστος που ανέρχεται σε περίπου 1 % του ΑΕΠ. Σημαντικό μέρος του κόστους αυτού μπορεί να αποδοθεί στην υπεραστική κυκλοφοριακή συμφόρηση. Θα πρέπει επομένως να

Τροπολογία

(13) Η κυκλοφοριακή συμφόρηση, στην οποία συμβάλλουν όλα τα οχήματα με κινητήρα σε διαφορετικό βαθμό, αντιπροσωπεύει κόστος που ανέρχεται σε περίπου 1 % του ΑΕΠ. Το κόστος που προκαλείται λόγω κυκλοφοριακής συμφόρησης επιβαρύνει ήδη σήμερα τους χρήστες των οδικών υποδομών και μια

επιτρέπεται η επιβολή συγκεκριμένου τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης, υπό την προϋπόθεση να εφαρμόζεται σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων. Προκειμένου να είναι αποδοτικό και αναλογικό, το τέλος θα πρέπει να υπολογίζεται βάσει του οριακού κόστους συμφόρησης και να διαφοροποιείται σύμφωνα με την τοποθεσία, τον χρόνο και την κατηγορία οχήματος. Προκειμένου να μεγιστοποιηθεί ο θετικός αντίκτυπος των τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης, θα πρέπει να κατανέμονται αντίστοιχα έσοδα στα έργα σχετικά με την αντιμετώπιση των πηγών του προβλήματος.

επιβολή τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης θα οδηγούσε σε διπλή επιβάρυνσή τους· θα πρέπει επομένως να καταργηθεί η δυνατότητα των κρατών μελών να επιβάλλουν τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Or. de

Αιτιολόγηση

Τα κόστος που προκαλείται λόγω κυκλοφοριακής συμφόρησης επιβαρύνει ήδη σήμερα τους χρήστες, συνεπώς η επιβολή τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης θα οδηγούσε σε διπλή επιβάρυνση.

Τροπολογία 152
Inés Ayala Sender

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(13) Η κυκλοφοριακή συμφόρηση, στην οποία συμβάλλουν όλα τα οχήματα με κινητήρα σε διαφορετικό βαθμό, αντιπροσωπεύει κόστος που ανέρχεται σε περίπου 1 % του ΑΕΠ. Σημαντικό μέρος του κόστους αυτού μπορεί να αποδοθεί στην υπεραστική κυκλοφοριακή συμφόρηση. Θα πρέπει επομένως να επιτρέπεται η επιβολή συγκεκριμένου τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης, υπό την προϋπόθεση να εφαρμόζεται σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων. Προκειμένου να είναι αποδοτικό *και* αναλογικό, το τέλος θα πρέπει να υπολογίζεται βάσει του

Τροπολογία

(13) Η κυκλοφοριακή συμφόρηση, στην οποία συμβάλλουν όλα τα οχήματα με κινητήρα σε διαφορετικό βαθμό, αντιπροσωπεύει κόστος που ανέρχεται σε περίπου 1 % του ΑΕΠ. Σημαντικό μέρος του κόστους αυτού μπορεί να αποδοθεί στην υπεραστική κυκλοφοριακή συμφόρηση. Θα πρέπει επομένως να επιτρέπεται η επιβολή συγκεκριμένου τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης, υπό την προϋπόθεση να εφαρμόζεται σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων. Προκειμένου να είναι αποδοτικό, αναλογικό *και να μην εισάγει διακρίσεις*, το τέλος θα πρέπει να

οριακού κόστους συμφόρησης και να διαφοροποιείται σύμφωνα με την τοποθεσία, τον χρόνο και την κατηγορία οχήματος. Προκειμένου να μεγιστοποιηθεί ο θετικός αντίκτυπος των τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης, θα πρέπει να κατανέμονται αντίστοιχα έσοδα στα έργα σχετικά με την αντιμετώπιση των πηγών του προβλήματος.

υπολογίζεται βάσει του οριακού κόστους συμφόρησης και να διαφοροποιείται σύμφωνα με την τοποθεσία, τον χρόνο και την κατηγορία οχήματος. **Παράλληλα, θα πρέπει να βρεθούν τρόποι εξισορρόπησης και αντιστάθμισης οι οποίοι δεν εισάγουν διακρίσεις σε βάρος των εργατικών τάξεων που ζουν στα περίχωρα και που, ενδεχομένως, ήδη επιβαρύνονται τόσο από τα τέλη χρήσης όσο και από τα διόδια.** Προκειμένου να μεγιστοποιηθεί ο θετικός αντίκτυπος των τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης, θα πρέπει να κατανέμονται αντίστοιχα έσοδα στα έργα σχετικά με την αντιμετώπιση των πηγών του προβλήματος.

Or. es

Τροπολογία 153 **Matthijs van Miltenburg, Wim van de Camp**

Πρόταση οδηγίας **Αιτιολογική σκέψη 13**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(13) Η κυκλοφοριακή συμφόρηση, στην οποία συμβάλλουν όλα τα οχήματα με κινητήρα σε διαφορετικό βαθμό, αντιπροσωπεύει κόστος που ανέρχεται σε περίπου 1 % του ΑΕΠ. Σημαντικό μέρος του κόστους αυτού μπορεί να αποδοθεί στην υπεραστική κυκλοφοριακή συμφόρηση. Θα πρέπει επομένως να επιτρέπεται η επιβολή συγκεκριμένου τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης, υπό την προϋπόθεση να εφαρμόζεται σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων. Προκειμένου να είναι αποδοτικό και αναλογικό, το τέλος θα πρέπει να υπολογίζεται βάσει του οριακού κόστους συμφόρησης και να διαφοροποιείται σύμφωνα με την τοποθεσία, τον χρόνο και την κατηγορία οχήματος. **Προκειμένου να μεγιστοποιηθεί ο θετικός αντίκτυπος των τελών**

Τροπολογία

(13) Η κυκλοφοριακή συμφόρηση, στην οποία συμβάλλουν όλα τα οχήματα με κινητήρα σε διαφορετικό βαθμό, αντιπροσωπεύει κόστος που ανέρχεται σε περίπου 1 % του ΑΕΠ. Σημαντικό μέρος του κόστους αυτού μπορεί να αποδοθεί στην υπεραστική κυκλοφοριακή συμφόρηση. Θα πρέπει επομένως να επιτρέπεται η επιβολή συγκεκριμένου τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης, υπό την προϋπόθεση να εφαρμόζεται σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων. Προκειμένου να είναι αποδοτικό και αναλογικό, το τέλος θα πρέπει να υπολογίζεται βάσει του οριακού κόστους συμφόρησης και να διαφοροποιείται σύμφωνα με την τοποθεσία, τον χρόνο και την κατηγορία οχήματος.

κυκλοφοριακής συμφόρησης, θα πρέπει να κατανέμονται αντίστοιχα έσοδα στα έργα σχετικά με την αντιμετώπιση των πηγών του προβλήματος.

Or. en

Τροπολογία 154
Marie-Christine Arnautu

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(13) Η κυκλοφοριακή συμφόρηση, στην οποία συμβάλλουν όλα τα οχήματα με κινητήρα σε διαφορετικό βαθμό, αντιπροσωπεύει κόστος που ανέρχεται σε περίπου 1 % του ΑΕΠ. Σημαντικό μέρος του κόστους αυτού μπορεί να αποδοθεί στην υπεραστική κυκλοφοριακή συμφόρηση. Θα πρέπει επομένως να επιτρέπεται η επιβολή συγκεκριμένου τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης, **υπό την προϋπόθεση να εφαρμόζεται σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων**. Προκειμένου να είναι αποδοτικό και αναλογικό, το τέλος θα πρέπει να υπολογίζεται βάσει του οριακού κόστους συμφόρησης και να διαφοροποιείται σύμφωνα με την τοποθεσία, τον χρόνο και την κατηγορία οχήματος. Προκειμένου να μεγιστοποιηθεί ο θετικός αντίκτυπος των τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης, θα πρέπει να κατανέμονται αντίστοιχα έσοδα στα έργα σχετικά με την αντιμετώπιση των πηγών του προβλήματος.

Τροπολογία

(13) Η κυκλοφοριακή συμφόρηση, στην οποία συμβάλλουν όλα τα οχήματα με κινητήρα σε διαφορετικό βαθμό, αντιπροσωπεύει κόστος που ανέρχεται σε περίπου 1 % του ΑΕΠ. Σημαντικό μέρος του κόστους αυτού μπορεί να αποδοθεί στην υπεραστική κυκλοφοριακή συμφόρηση. Θα πρέπει επομένως να επιτρέπεται η επιβολή συγκεκριμένου τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης. Προκειμένου να είναι αποδοτικό και αναλογικό, το τέλος θα πρέπει να υπολογίζεται βάσει του οριακού κόστους συμφόρησης και να διαφοροποιείται σύμφωνα με την τοποθεσία, τον χρόνο και την κατηγορία οχήματος. Προκειμένου να μεγιστοποιηθεί ο θετικός αντίκτυπος των τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης, θα πρέπει να κατανέμονται αντίστοιχα έσοδα στα έργα σχετικά με την αντιμετώπιση των πηγών του προβλήματος.

Or. fr

Τροπολογία 155
Georges Bach, Markus Ferber

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(13) Η κυκλοφοριακή συμφόρηση, στην οποία συμβάλλουν όλα τα οχήματα με κινητήρα σε διαφορετικό βαθμό, αντιπροσωπεύει κόστος που ανέρχεται σε περίπου 1 % του ΑΕΠ. Σημαντικό μέρος του κόστους αυτού μπορεί να αποδοθεί στην υπεραστική κυκλοφοριακή συμφόρηση. **Θα πρέπει επομένως να επιτρέπεται η επιβολή συγκεκριμένου τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης, υπό την προϋπόθεση να εφαρμόζεται σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων. Προκειμένου να είναι αποδοτικό και αναλογικό, το τέλος θα πρέπει να υπολογίζεται βάσει του οριακού κόστους συμφόρησης και να διαφοροποιείται σύμφωνα με την τοποθεσία, τον χρόνο και την κατηγορία οχήματος.** Προκειμένου να μεγιστοποιηθεί ο θετικός αντίκτυπος των τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης, θα πρέπει να κατανέμονται αντίστοιχα έσοδα στα έργα σχετικά με την αντιμετώπιση των πηγών του προβλήματος.

Τροπολογία

(13) Η κυκλοφοριακή συμφόρηση, στην οποία συμβάλλουν όλα τα οχήματα με κινητήρα σε διαφορετικό βαθμό, αντιπροσωπεύει κόστος που ανέρχεται σε περίπου 1 % του ΑΕΠ. Σημαντικό μέρος του κόστους αυτού μπορεί να αποδοθεί στην υπεραστική κυκλοφοριακή συμφόρηση. **Το τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης πρέπει να είναι αποδοτικό και αναλογικό και δεν θα πρέπει να παρεμποδίζει την οικονομική δραστηριότητα ούτε να αποβαίνει επιζήμιος για τους χρήστες του οδικού δικτύου που δεν έχουν άλλη επιλογή παρά να μετακινούνται με ιδιωτικό αυτοκίνητο σε συγκεκριμένες περιόδους.** Προκειμένου να μεγιστοποιηθεί ο θετικός αντίκτυπος των τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης, θα πρέπει να κατανέμονται αντίστοιχα έσοδα στα έργα σχετικά με την αντιμετώπιση των πηγών του προβλήματος **και να συμβάλλουν σε εναλλακτικές λύσεις μεταφοράς.**

Or. en

Τροπολογία 156 Andor Deli

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(13) Η κυκλοφοριακή συμφόρηση, στην οποία συμβάλλουν όλα τα οχήματα με κινητήρα σε διαφορετικό βαθμό, αντιπροσωπεύει κόστος που ανέρχεται σε περίπου 1 % του ΑΕΠ. Σημαντικό μέρος του κόστους αυτού μπορεί να αποδοθεί στην υπεραστική κυκλοφοριακή

Τροπολογία

(13) Η κυκλοφοριακή συμφόρηση, στην οποία συμβάλλουν όλα τα οχήματα με κινητήρα σε διαφορετικό βαθμό, αντιπροσωπεύει κόστος που ανέρχεται σε περίπου 1 % του ΑΕΠ. Σημαντικό μέρος του κόστους αυτού μπορεί να αποδοθεί στην υπεραστική κυκλοφοριακή

συμφόρηση. Θα πρέπει επομένως να **επιτρέπεται** η επιβολή συγκεκριμένου τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης, **υπό την προϋπόθεση να εφαρμόζεται σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων**. Προκειμένου να είναι αποδοτικό και αναλογικό, το τέλος θα πρέπει να υπολογίζεται βάσει του οριακού κόστους συμφόρησης και να διαφοροποιείται σύμφωνα με την τοποθεσία, τον χρόνο και την κατηγορία οχήματος. Προκειμένου να μεγιστοποιηθεί ο θετικός αντίκτυπος των τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης, θα πρέπει να κατανέμονται αντίστοιχα έσοδα στα έργα σχετικά με την αντιμετώπιση των πηγών του προβλήματος.

συμφόρηση. Θα πρέπει επομένως να **είναι δυνατή** η επιβολή συγκεκριμένου τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης, **εφόσον αυτό δικαιολογείται βάσει των ήδη επιβαλλομένων επί της ίδιας διαδρομής οδικών τελών**. Προκειμένου να είναι αποδοτικό και αναλογικό, το τέλος θα πρέπει να υπολογίζεται βάσει του οριακού κόστους συμφόρησης και να διαφοροποιείται σύμφωνα με την τοποθεσία, τον χρόνο και την κατηγορία οχήματος. Προκειμένου να μεγιστοποιηθεί ο θετικός αντίκτυπος των τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης, θα πρέπει να κατανέμονται αντίστοιχα έσοδα στα έργα σχετικά με την αντιμετώπιση των πηγών του προβλήματος.

Or. hu

Τροπολογία 157
Inés Ayala Sender

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 13 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(13α) Οι υπηρεσίες λεωφορείων και πούλμαν παρέχουν τη δυνατότητα επίλυσης περιβαλλοντικών και κοινωνικών προκλήσεων ευρείας κλίμακας και συνιστούν μέρος της λύσης όσον αφορά τους εξωτερικούς παράγοντες της συμφόρησης και των μεταφορών. Υπό το πρίσμα του θετικού ρόλου που διαδραματίζουν τα αποδοτικά από άποψη ενέργειας λεωφορεία και πούλμαν ως υπηρεσία συλλογικής μετακίνησης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εξαιρούν τα εν λόγω οχήματα από το εξωτερικό κόστος και τα τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Or. en

Τροπολογία 158
Dominique Riquet, Gesine Meissner, Pavel Telička

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 13 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(13α) Για να καταστεί δυνατή η διατήρηση της αυτοκινητιστικής κληρονομιάς, τα κράτη μέλη θα πρέπει να δημιουργήσουν μια ειδική κατηγορία για τα ιστορικά οχήματα, ώστε να μπορεί να διαφοροποιηθεί το ύψος των διαφόρων τελών που εισπράττονται με βάση την παρούσα οδηγία.

Or. fr

Τροπολογία 159
Georg Mayer

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(14) Τα τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης θα πρέπει να αποτυπώνουν το πραγματικό κόστος που επιβάλλεται από κάθε όχημα άμεσα στους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου και έμμεσα στην κοινωνία εν γένει, κατά τρόπο αναλογικό. Προκειμένου να αποφευχθεί η δυσανάλογη παρεμπόδιση της ελεύθερης κυκλοφορίας προσώπων και αγαθών, θα πρέπει να περιορίζονται σε συγκεκριμένα ποσά σε συνάρτηση με το οριακό κόστος συμφόρησης σε κατάσταση που προσεγγίζει το όριο, όταν δηλαδή ο κυκλοφοριακός φόρτος προσεγγίζει την κυκλοφοριακή ικανότητα του δρόμου.

διαγράφεται

Or. de

Τροπολογία 160
Claudia Schmidt

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(14) Τα τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης θα πρέπει να αποτυπώνουν το πραγματικό κόστος που επιβάλλεται από κάθε όχημα άμεσα στους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου και έμμεσα στην κοινωνία εν γένει, κατά τρόπο αναλογικό. Προκειμένου να αποφευχθεί η δυσανάλογη παρεμπόδιση της ελεύθερης κυκλοφορίας προσώπων και αγαθών, θα πρέπει να περιορίζονται σε συγκεκριμένα ποσά σε συνάρτηση με το οριακό κόστος συμφόρησης σε κατάσταση που προσεγγίζει το όριο, όταν δηλαδή ο κυκλοφοριακός φόρτος προσεγγίζει την κυκλοφοριακή ικανότητα του δρόμου.

Τροπολογία

διαγράφεται

Or. de

Τροπολογία 161
Dieter-Lebrecht Koch

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(14) Τα τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης θα πρέπει να αποτυπώνουν το πραγματικό κόστος που επιβάλλεται από κάθε όχημα άμεσα στους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου και έμμεσα στην κοινωνία εν γένει, κατά τρόπο αναλογικό. Προκειμένου να αποφευχθεί η δυσανάλογη παρεμπόδιση της ελεύθερης κυκλοφορίας προσώπων και αγαθών, θα πρέπει να περιορίζονται σε συγκεκριμένα

Τροπολογία

διαγράφεται

ποσά σε συνάρτηση με το οριακό κόστος συμφόρησης σε κατάσταση που προσεγγίζει το όριο, όταν δηλαδή ο κυκλοφοριακός φόρτος προσεγγίζει την κυκλοφοριακή ικανότητα του δρόμου.

Or. de

Αιτιολόγηση

Τα κόστος που προκαλείται λόγω κυκλοφοριακής συμφόρησης επιβαρύνει ήδη σήμερα τους χρήστες, συνεπώς η επιβολή τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης θα οδηγούσε σε διπλή επιβάρυνση.

Τροπολογία 162
Georges Bach, Markus Ferber

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(14) Τα τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης θα πρέπει να αποτυπώνουν το **πραγματικό κόστος που επιβάλλεται από κάθε όχημα άμεσα στους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου και έμμεσα στην κοινωνία εν γένει**, κατά τρόπο αναλογικό. Προκειμένου να αποφευχθεί η δυσανάλογη παρεμπόδιση της ελεύθερης κυκλοφορίας προσώπων και αγαθών, θα πρέπει να περιορίζονται σε συγκεκριμένα ποσά σε συνάρτηση με το οριακό κόστος συμφόρησης σε κατάσταση που προσεγγίζει το όριο, όταν δηλαδή ο κυκλοφοριακός φόρτος προσεγγίζει την κυκλοφοριακή ικανότητα του δρόμου.

Τροπολογία

(14) Τα τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης θα πρέπει να αποτυπώνουν το κόστος κατά τρόπο αναλογικό. Προκειμένου να αποφευχθεί η δυσανάλογη παρεμπόδιση της ελεύθερης κυκλοφορίας προσώπων και αγαθών, θα πρέπει να περιορίζονται σε συγκεκριμένα ποσά σε συνάρτηση με το οριακό κόστος συμφόρησης σε κατάσταση που προσεγγίζει το όριο, όταν δηλαδή ο κυκλοφοριακός φόρτος προσεγγίζει την κυκλοφοριακή ικανότητα του δρόμου.

Or. en

Τροπολογία 163
Claudia Schmidt

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 15

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(15) Η διαφοροποίηση των τελών υποδομής κατά τρόπο ουδέτερο που εφαρμόζοταν στα βαρέα φορτηγά οχήματα - μέσον ανεπαρκές για τον σκοπό της μείωσης της κυκλοφοριακής συμφόρησης - θα πρέπει να καταργηθεί σταδιακά.

διαγράφεται

Or. de

Τροπολογία 164 Georg Mayer

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 15

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(15) Η διαφοροποίηση των τελών υποδομής κατά τρόπο ουδέτερο που εφαρμόζοταν στα βαρέα φορτηγά οχήματα - μέσον ανεπαρκές για τον σκοπό της μείωσης της κυκλοφοριακής συμφόρησης - θα πρέπει να καταργηθεί σταδιακά.

διαγράφεται

Or. de

Τροπολογία 165 Georg Mayer

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 16

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(16) Οι προσαυξήσεις που προστίθενται στο τέλος υποδομής θα μπορούσαν επίσης να συμβάλουν επωφελώς στην αντιμετώπιση των προβλημάτων που σχετίζονται με τη

διαγράφεται

σημαντική περιβαλλοντική ζημία ή συμφόρηση που προκαλείται από τη χρήση ορισμένων οδών, όχι μόνο σε ορεινές περιοχές. Ο υφιστάμενος περιορισμός των προσαυξήσεων σε τέτοιες περιοχές θα πρέπει επομένως να αρθεί. Προκειμένου να αποφευχθεί η διπλή επιβολή τελών στους χρήστες, οι προσαυξήσεις θα πρέπει να εξαιρούνται στα τμήματα του οδικού δικτύου στα οποία επιβάλλεται τέλος κυκλοφοριακής συμμόρφωσης.

Or. de

Τροπολογία 166
Claudia Schmidt

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 16

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(16) Οι προσαυξήσεις που προστίθενται στο τέλος υποδομής θα μπορούσαν επίσης να συμβάλουν επωφελώς στην αντιμετώπιση των προβλημάτων που σχετίζονται με τη σημαντική περιβαλλοντική ζημία *ή συμφόρηση* που προκαλείται από τη χρήση ορισμένων οδών, όχι μόνο σε ορεινές περιοχές. Ο υφιστάμενος περιορισμός των προσαυξήσεων σε τέτοιες περιοχές θα πρέπει επομένως να αρθεί. *Προκειμένου να αποφευχθεί η διπλή επιβολή τελών στους χρήστες, οι προσαυξήσεις θα πρέπει να εξαιρούνται στα τμήματα του οδικού δικτύου στα οποία επιβάλλεται τέλος κυκλοφοριακής συμμόρφωσης.*

Τροπολογία

(16) Οι προσαυξήσεις που προστίθενται στο τέλος υποδομής θα μπορούσαν επίσης να συμβάλουν επωφελώς στην αντιμετώπιση των προβλημάτων που σχετίζονται με τη σημαντική περιβαλλοντική ζημία που προκαλείται από τη χρήση ορισμένων οδών, όχι μόνο σε ορεινές περιοχές. Ο υφιστάμενος περιορισμός των προσαυξήσεων σε τέτοιες περιοχές θα πρέπει επομένως να αρθεί.

Or. de

Τροπολογία 167
Massimiliano Salini, Salvatore Domenico Pogliese

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 16

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(16) Οι προσαυξήσεις που προστίθενται στο τέλος υποδομής θα μπορούσαν επίσης να συμβάλουν επωφελώς στην αντιμετώπιση των προβλημάτων που σχετίζονται με τη σημαντική περιβαλλοντική ζημία ή συμφόρηση που προκαλείται από τη χρήση ορισμένων οδών, όχι μόνο σε ορεινές περιοχές. **Ο υφιστάμενος περιορισμός των προσαυξήσεων σε τέτοιες περιοχές θα πρέπει επομένως να αρθεί.** Προκειμένου να αποφευχθεί η διπλή επιβολή τελών στους χρήστες, οι προσαυξήσεις θα πρέπει να εξαιρούνται στα τμήματα του οδικού δικτύου στα οποία επιβάλλεται τέλος κυκλοφοριακής συμμόρφωσης.

Τροπολογία

(16) Οι προσαυξήσεις που προστίθενται στο τέλος υποδομής θα μπορούσαν επίσης να συμβάλουν επωφελώς στην αντιμετώπιση των προβλημάτων που σχετίζονται με τη σημαντική περιβαλλοντική ζημία ή συμφόρηση που προκαλείται από τη χρήση ορισμένων οδών, όχι μόνο σε ορεινές περιοχές. **Συνεπώς, είναι σκόπιμο να αρθούν οι υφιστάμενοι περιορισμοί, διευκολύνοντας με τον τρόπο αυτό την εφαρμογή των προσαυξήσεων σε τέτοιες περιοχές και τη διάθεσή τους για έργα του κεντρικού δικτύου του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.** Προκειμένου να αποφευχθεί η διπλή επιβολή τελών στους χρήστες, οι προσαυξήσεις θα πρέπει να εξαιρούνται στα τμήματα του οδικού δικτύου στα οποία επιβάλλεται τέλος κυκλοφοριακής συμμόρφωσης.

Or. it

Τροπολογία 168
Keith Taylor, Michael Cramer, Karima Delli

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 16 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(16α) Το Πρωτόκολλο Μεταφορών της Σύμβασης των Άλπεων, όπως κρώθηκε από την ΕΕ και από όλα τα κράτη μέλη των Άλπεων, θα πρέπει να αποτελέσει ένα πλαίσιο εφαρμογής της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει», επιβάλλοντας παράλληλα υψηλότερα ποσά για τις προσαυξήσεις εντός της διασυνοριακής περιοχής των Άλπεων.

Τροπολογία 169
Claudia Schmidt

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(17) Σε περίπτωση που κράτος μέλος θεσπίσει σύστημα επιβολής οδικών τελών, **οι αντισταθμίσεις που χορηγούνται ενδέχεται, ανάλογα με την περίπτωση, να έχουν ως αποτέλεσμα τις διακρίσεις σε βάρος των μη κατοίκων χρηστών του οδικού δικτύου. Η δυνατότητα να χορηγηθεί αντιστάθμιση σε τέτοιες περιπτώσεις θα πρέπει επομένως να περιοριστεί στις περιπτώσεις διοδίων και δεν θα πρέπει να είναι πλέον διαθέσιμη στην περίπτωση των τελών χρήσης.**

Τροπολογία

(17) Σε περίπτωση που κράτος μέλος θεσπίσει σύστημα επιβολής οδικών τελών, **πρέπει να τηρηθεί η αρχή της μη εισαγωγής διακρίσεων σε βάρος των πολιτών της ΕΕ.**

Or. de

Τροπολογία 170
Markus Ferber

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(17) Σε περίπτωση που κράτος μέλος θεσπίσει σύστημα επιβολής οδικών τελών, οι αντισταθμίσεις που χορηγούνται ενδέχεται, ανάλογα με την περίπτωση, να έχουν ως αποτέλεσμα τις διακρίσεις σε βάρος των μη κατοίκων χρηστών του οδικού δικτύου. Η δυνατότητα να χορηγηθεί αντιστάθμιση σε τέτοιες περιπτώσεις θα πρέπει **επομένως να περιοριστεί στις περιπτώσεις διοδίων και δεν θα πρέπει να είναι πλέον διαθέσιμη**

Τροπολογία

(17) Σε περίπτωση που κράτος μέλος θεσπίσει σύστημα επιβολής οδικών τελών, οι αντισταθμίσεις που χορηγούνται ενδέχεται, ανάλογα με την περίπτωση, να έχουν ως αποτέλεσμα τις διακρίσεις σε βάρος των μη κατοίκων χρηστών του οδικού δικτύου. Η δυνατότητα να χορηγηθεί αντιστάθμιση σε τέτοιες περιπτώσεις **δεν θα πρέπει να επιφέρει διακρίσεις σε βάρος των μη κατοίκων χρηστών του οδικού δικτύου.**

στην περίπτωση των τελών χρήσης.

Or. de

Τροπολογία 171
Georges Bach, Claudia Schmidt, Markus Ferber

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 17 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(17α) Όσον αφορά τα ελαφρά οχήματα, είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας δεν παρεμποδίζουν τη μετακίνηση των πολιτών. Πρέπει να επιτραπεί στα κράτη μέλη να θεσπίζουν εκπτώσεις και μειώσεις όταν οι χρήστες του οδικού δικτύου επηρεάζονται δυσανάλογα από τέλη που οφείλονται σε γεωγραφικούς ή κοινωνικούς λόγους.

Or. en

Τροπολογία 172
Claudia Schmidt

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 18

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(18) Προκειμένου να αξιοποιήσει πιθανές συνέργειες μεταξύ των υφιστάμενων συστημάτων επιβολής οδικών τελών ώστε να μειωθεί το λειτουργικό κόστος, η Επιτροπή θα πρέπει να συμμετέχει πλήρως στη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών που προτίθενται να θεσπίσουν κοινά καθεστώτα επιβολής οδικών τελών.

διαγράφεται

Or. de

Τροπολογία 173
Dominique Riquet, Izaskun Bilbao Barandica

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 18

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(18) Προκειμένου να αξιοποιήσει πιθανές συνέργειες μεταξύ των υφιστάμενων συστημάτων επιβολής οδικών τελών ώστε να μειωθεί το λειτουργικό κόστος, **η Επιτροπή θα πρέπει να συμμετέχει πλήρως στη συνεργασία** μεταξύ των κρατών μελών που προτίθενται να θεσπίσουν κοινά καθεστώτα επιβολής οδικών τελών.

Τροπολογία

(18) Προκειμένου να αξιοποιήσει πιθανές συνέργειες μεταξύ των υφιστάμενων συστημάτων επιβολής οδικών τελών ώστε να μειωθεί το λειτουργικό κόστος, **θα πρέπει να δημιουργηθεί ένας ευρωπαϊκός οργανισμός οδικών μεταφορών για να εξασφαλίσει τον συντονισμό** μεταξύ των κρατών μελών που προτίθενται να θεσπίσουν κοινά καθεστώτα επιβολής οδικών τελών.

Or. fr

Τροπολογία 174
Georges Bach, Markus Ferber

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 18

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(18) Προκειμένου να αξιοποιήσει πιθανές συνέργειες μεταξύ των υφιστάμενων συστημάτων επιβολής οδικών τελών ώστε να μειωθεί το λειτουργικό κόστος, η Επιτροπή θα πρέπει να συμμετέχει πλήρως στη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών που προτίθενται να θεσπίσουν κοινά καθεστώτα επιβολής οδικών τελών.

Τροπολογία

(18) Προκειμένου να αξιοποιήσει πιθανές συνέργειες μεταξύ των υφιστάμενων συστημάτων επιβολής οδικών τελών ώστε να μειωθεί το λειτουργικό κόστος, η Επιτροπή θα πρέπει να συμμετέχει πλήρως στη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών που προτίθενται να θεσπίσουν κοινά **και διαλειτουργικά** καθεστώτα επιβολής οδικών τελών.

Or. en

Τροπολογία 175
Daniela Aiuto, Rosa D'Amato

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(19) Τα οδικά τέλη μπορούν να κινητοποιήσουν πόρους που συμβάλλουν στη χρηματοδότηση της συντήρησης και της ανάπτυξης υψηλής ποιότητας υποδομής μεταφορών. Είναι επομένως σκόπιμο **να δοθεί κίνητρο στα** κράτη μέλη να χρησιμοποιούν τα έσοδά τους από τα οδικά τέλη αναλόγως και, προς τον σκοπό αυτό, να απαιτείται η εκ μέρους τους επαρκής υποβολή εκθέσεων σχετικά με τη χρήση των εν λόγω εσόδων. Αυτό αναμένεται να βοηθήσει στον εντοπισμό πιθανών χρηματοδοτικών κενών και την αύξηση της δημόσιας αποδοχής των οδικών τελών.

Τροπολογία

(19) Τα οδικά τέλη μπορούν να κινητοποιήσουν πόρους που συμβάλλουν στη χρηματοδότηση της συντήρησης και της ανάπτυξης υψηλής ποιότητας υποδομής μεταφορών. Είναι επομένως σκόπιμο **τα** κράτη μέλη να χρησιμοποιούν τα έσοδά τους από τα οδικά τέλη αναλόγως και, προς τον σκοπό αυτό, να απαιτείται η εκ μέρους τους επαρκής υποβολή εκθέσεων σχετικά με τη χρήση των εν λόγω εσόδων. **Τα έσοδα που προέρχονται από το κόστος της υποδομής θα πρέπει να επανεπενδύονται στην ανάπτυξη της ίδιας της υποδομής, διασφαλίζοντας μεταξύ άλλων επαρκή επίπεδα όσον αφορά τη συντήρησή τους και την ασφάλεια των χρηστών.** Αυτό αναμένεται να βοηθήσει στον εντοπισμό πιθανών χρηματοδοτικών κενών και την αύξηση της δημόσιας αποδοχής των οδικών τελών.

Or. it

Τροπολογία 176
Markus Ferber, Markus Pieper

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(19) Τα οδικά τέλη μπορούν να κινητοποιήσουν πόρους που συμβάλλουν στη χρηματοδότηση της συντήρησης και της ανάπτυξης υψηλής ποιότητας υποδομής μεταφορών. Είναι επομένως σκόπιμο να δοθεί κίνητρο στα κράτη μέλη να χρησιμοποιούν τα έσοδά τους από τα

Τροπολογία

(19) Τα οδικά τέλη μπορούν να κινητοποιήσουν πόρους που συμβάλλουν στη χρηματοδότηση της συντήρησης και της ανάπτυξης υψηλής ποιότητας υποδομής μεταφορών. Είναι επομένως σκόπιμο να δοθεί κίνητρο στα κράτη μέλη να χρησιμοποιούν τα έσοδά τους από τα

οδικά τέλη αναλόγως και, προς τον σκοπό αυτό, να απαιτείται η εκ μέρους τους επαρκής υποβολή εκθέσεων σχετικά με τη χρήση των εν λόγω εσόδων. Αυτό αναμένεται να βοηθήσει στον εντοπισμό πιθανών χρηματοδοτικών κενών και την αύξηση της δημόσιας αποδοχής των οδικών τελών.

οδικά τέλη αναλόγως και, προς τον σκοπό αυτό, να απαιτείται η εκ μέρους τους επαρκής υποβολή εκθέσεων σχετικά με τη χρήση των εν λόγω εσόδων. **Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίσουν εν προκειμένω ότι οι πόροι που εισπράττονται μέσω των οδικών τελών θα χρησιμοποιούνται σε ποσοστό 100% για τις οδικές υποδομές.** Αυτό αναμένεται να βοηθήσει στον εντοπισμό πιθανών χρηματοδοτικών κενών και την αύξηση της δημόσιας αποδοχής των οδικών τελών.

Or. de

Τροπολογία 177

Georges Bach, Claudia Schmidt, Markus Ferber

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(19) Τα οδικά τέλη **μπορούν να κινητοποιήσουν** πόρους που συμβάλλουν στη χρηματοδότηση της συντήρησης και της ανάπτυξης υψηλής ποιότητας υποδομής μεταφορών. **Είναι επομένως σκόπιμο να δοθεί κίνητρο στα** κράτη μέλη να χρησιμοποιούν τα έσοδά τους από τα οδικά τέλη αναλόγως και, προς τον σκοπό αυτό, να απαιτείται η εκ μέρους τους επαρκής υποβολή εκθέσεων σχετικά με τη χρήση των εν λόγω εσόδων. Αυτό αναμένεται να βοηθήσει στον εντοπισμό πιθανών χρηματοδοτικών κενών και την αύξηση της δημόσιας αποδοχής των οδικών τελών.

Τροπολογία

(19) Τα οδικά τέλη **κινητοποιούν** πόρους που συμβάλλουν στη χρηματοδότηση της συντήρησης, **της επισκευής** και της ανάπτυξης υψηλής ποιότητας υποδομής **και υπηρεσιών** μεταφορών. **Τα** κράτη μέλη**θα πρέπει να** χρησιμοποιούν τα έσοδά τους από τα οδικά τέλη αναλόγως και, προς τον σκοπό αυτό, απαιτείται η εκ μέρους τους επαρκής υποβολή εκθέσεων σχετικά με τη χρήση των εν λόγω εσόδων. Αυτό αναμένεται να βοηθήσει στον εντοπισμό πιθανών χρηματοδοτικών κενών και την αύξηση της δημόσιας αποδοχής των οδικών τελών. **Τα κράτη μέλη θα πρέπει να επικοινωνούν με τρόπο διαφανή, μέσω ορατών οθονών, με τους χρήστες του οδικού δικτύου σχετικά με τον τρόπο χρησιμοποίησης των εσόδων από τα οδικά τέλη.**

Or. en

Τροπολογία 178
Georg Mayer

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(19) Τα οδικά τέλη **μπορούν να κινητοποιήσουν πόρους που συμβάλλουν στη** χρηματοδότηση της συντήρησης και της ανάπτυξης υψηλής ποιότητας υποδομής μεταφορών. Είναι επομένως σκόπιμο να δοθεί κίνητρο στα κράτη μέλη να χρησιμοποιούν τα έσοδά τους από τα οδικά τέλη αναλόγως και, προς τον σκοπό αυτό, να απαιτείται η εκ μέρους τους επαρκής υποβολή εκθέσεων σχετικά με τη χρήση των εν λόγω εσόδων. **Αυτό αναμένεται να βοηθήσει στον εντοπισμό πιθανών χρηματοδοτικών κενών και την αύξηση της δημόσιας αποδοχής των οδικών τελών.**

Τροπολογία

(19) Τα οδικά τέλη **θα πρέπει καταρχάς να χρησιμοποιηθούν για τη** χρηματοδότηση της συντήρησης και της ανάπτυξης υψηλής ποιότητας υποδομής μεταφορών. Είναι επομένως σκόπιμο να δοθεί κίνητρο στα κράτη μέλη να χρησιμοποιούν τα έσοδά τους από τα οδικά τέλη αναλόγως και, προς τον σκοπό αυτό, να απαιτείται η εκ μέρους τους επαρκής υποβολή εκθέσεων σχετικά με τη χρήση των εν λόγω εσόδων.

Or. de

Τροπολογία 179
Michael Cramer, Keith Taylor, Karima Delli

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(19) Τα οδικά τέλη μπορούν να κινητοποιήσουν πόρους που συμβάλλουν στη χρηματοδότηση της συντήρησης και της ανάπτυξης υψηλής ποιότητας υποδομής μεταφορών. Είναι επομένως σκόπιμο να δοθεί κίνητρο στα κράτη μέλη να χρησιμοποιούν τα έσοδά τους από τα οδικά τέλη αναλόγως και, προς τον σκοπό αυτό, να απαιτείται η εκ μέρους τους επαρκής υποβολή εκθέσεων σχετικά με τη χρήση των εν λόγω εσόδων. Αυτό αναμένεται να βοηθήσει στον εντοπισμό

Τροπολογία

(19) Τα οδικά τέλη μπορούν να κινητοποιήσουν πόρους που συμβάλλουν στη χρηματοδότηση της συντήρησης και της ανάπτυξης υψηλής ποιότητας **διατροφικής υποδομής μεταφορών, δημόσιων μεταφορών και μη μηχανοκίνητης κινητικότητας.** Είναι επομένως σκόπιμο να δοθεί κίνητρο **στην ΕΕ και** στα κράτη μέλη να χρησιμοποιούν τα έσοδά τους από τα οδικά τέλη αναλόγως και, προς τον σκοπό αυτό, να απαιτείται η εκ μέρους τους επαρκής υποβολή

πιθανών χρηματοδοτικών κενών και την αύξηση της δημόσιας αποδοχής των οδικών τελών.

εκθέσεων σχετικά με τη χρήση των εν λόγω εσόδων. Αυτό αναμένεται να βοηθήσει στον εντοπισμό πιθανών χρηματοδοτικών κενών και την αύξηση της δημόσιας αποδοχής των οδικών τελών.

Or. en

Τροπολογία 180
Herbert Dorfmann, Karoline Graswander-Hainz

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(19) Τα οδικά τέλη **μπορούν να κινητοποιήσουν** πόρους που συμβάλλουν στη χρηματοδότηση **της συντήρησης και της ανάπτυξης** υψηλής ποιότητας υποδομής μεταφορών. Είναι επομένως σκόπιμο να δοθεί κίνητρο στα κράτη μέλη να χρησιμοποιούν τα έσοδά τους από τα οδικά τέλη αναλόγως και, προς τον σκοπό αυτό, να απαιτείται η εκ μέρους τους επαρκής υποβολή εκθέσεων σχετικά με τη χρήση των εν λόγω εσόδων. Αυτό αναμένεται να βοηθήσει στον εντοπισμό πιθανών χρηματοδοτικών κενών και την αύξηση της δημόσιας αποδοχής των οδικών τελών.

Τροπολογία

(19) Τα οδικά τέλη **κινητοποιούν** πόρους που συμβάλλουν στη χρηματοδότηση, **τη διασταυρούμενη χρηματοδότηση εναλλακτικών έργων υποδομής μεταφορών, τη συντήρηση και την ανάπτυξη** υψηλής ποιότητας υποδομής μεταφορών. Είναι επομένως σκόπιμο να δοθεί κίνητρο στα κράτη μέλη να χρησιμοποιούν τα έσοδά τους από τα οδικά τέλη αναλόγως και, προς τον σκοπό αυτό, να απαιτείται η εκ μέρους τους επαρκής υποβολή εκθέσεων σχετικά με τη χρήση των εν λόγω εσόδων. Αυτό αναμένεται να βοηθήσει στον εντοπισμό πιθανών χρηματοδοτικών κενών και την αύξηση της δημόσιας αποδοχής των οδικών τελών.

Or. de

Τροπολογία 181
Dominique Riquet, Izaskun Bilbao Barandica, Pavel Telička

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(19) Τα οδικά τέλη **μπορούν να**

Τροπολογία

(19) Τα οδικά τέλη **αποτελούν** πόρους

κινητοποιήσουν πόρους που συμβάλλουν στη χρηματοδότηση της συντήρησης και της ανάπτυξης υψηλής ποιότητας υποδομής μεταφορών. ***Είναι επομένως σκόπιμο να δοθεί κίνητρο στα*** κράτη μέλη να χρησιμοποιούν τα έσοδά τους από τα οδικά τέλη αναλόγως και, ***προς τον σκοπό αυτό, να απαιτείται η εκ μέρους τους επαρκής υποβολή εκθέσεων σχετικά με τη*** χρήση των εν λόγω εσόδων. Αυτό αναμένεται να βοηθήσει στον εντοπισμό πιθανών χρηματοδοτικών κενών και την αύξηση της δημόσιας αποδοχής των οδικών τελών.

που συμβάλλουν στη χρηματοδότηση της συντήρησης και της ανάπτυξης υψηλής ποιότητας υποδομής μεταφορών. ***Τα*** κράτη μέλη ***πρέπει επομένως να χρησιμοποιούν τα έσοδά τους από τα οδικά τέλη αναλόγως και πρέπει να προβαίνουν σε επαρκή*** υποβολή εκθέσεων σχετικά με τη χρήση των εν λόγω εσόδων Αυτό αναμένεται να βοηθήσει στον εντοπισμό πιθανών χρηματοδοτικών κενών και την αύξηση της δημόσιας αποδοχής των οδικών τελών.

Or. fr

Τροπολογία 182 Dieter-Lebrecht Koch

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(19) Τα οδικά τέλη ***μπορούν να κινητοποιήσουν*** πόρους που συμβάλλουν στη χρηματοδότηση της συντήρησης και της ανάπτυξης υψηλής ποιότητας υποδομής μεταφορών. ***Είναι*** επομένως ***σκόπιμο να δοθεί κίνητρο στα*** κράτη μέλη να χρησιμοποιούν τα έσοδά τους από τα οδικά τέλη αναλόγως και, ***προς τον σκοπό αυτό, να απαιτείται η εκ μέρους τους επαρκής υποβολή εκθέσεων*** σχετικά με τη χρήση των εν λόγω εσόδων. Αυτό αναμένεται να βοηθήσει στον εντοπισμό πιθανών χρηματοδοτικών κενών και την αύξηση της δημόσιας αποδοχής των οδικών τελών.

Τροπολογία

(19) Τα οδικά τέλη ***κινητοποιούν*** πόρους που συμβάλλουν στη χρηματοδότηση της συντήρησης και της ανάπτυξης υψηλής ποιότητας υποδομής μεταφορών ***και της κινητικότητας εν γένει. Πρέπει*** επομένως ***τα*** κράτη μέλη να χρησιμοποιούν τα έσοδά τους από τα οδικά τέλη αναλόγως και ***να υποβάλλουν έκθεση*** σχετικά με τη χρήση των εν λόγω εσόδων. Αυτό αναμένεται να βοηθήσει στον εντοπισμό πιθανών χρηματοδοτικών κενών και την αύξηση της δημόσιας αποδοχής των οδικών τελών.

Or. de

Τροπολογία 183

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(19) Τα οδικά τέλη μπορούν να κινητοποιήσουν πόρους που συμβάλλουν στη χρηματοδότηση της συντήρησης και της ανάπτυξης υψηλής ποιότητας υποδομής μεταφορών. Είναι επομένως σκόπιμο να δοθεί κίνητρο στα κράτη μέλη να χρησιμοποιούν **τα έσοδά** τους από τα οδικά τέλη αναλόγως και, προς τον σκοπό αυτό, να απαιτείται η εκ μέρους τους επαρκής υποβολή εκθέσεων σχετικά με τη χρήση των εν λόγω εσόδων. Αυτό αναμένεται να βοηθήσει στον εντοπισμό πιθανών χρηματοδοτικών κενών και την αύξηση της δημόσιας αποδοχής των οδικών τελών.

Τροπολογία

(19) Τα οδικά τέλη μπορούν να κινητοποιήσουν πόρους που συμβάλλουν στη χρηματοδότηση της συντήρησης και της ανάπτυξης υψηλής ποιότητας υποδομής μεταφορών. Είναι επομένως σκόπιμο να δοθεί κίνητρο στα κράτη μέλη να χρησιμοποιούν **μέρος των εσόδων** τους από τα οδικά τέλη αναλόγως και, προς τον σκοπό αυτό, να απαιτείται η εκ μέρους τους επαρκής υποβολή εκθέσεων σχετικά με τη χρήση των εν λόγω εσόδων. Αυτό αναμένεται να βοηθήσει στον εντοπισμό πιθανών χρηματοδοτικών κενών και την αύξηση της δημόσιας αποδοχής των οδικών τελών.

Or. en

Τροπολογία 184
Claudia Tapardel

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(19) Τα οδικά τέλη **μπορούν** να κινητοποιήσουν πόρους που συμβάλλουν στη χρηματοδότηση της συντήρησης και της ανάπτυξης υψηλής ποιότητας υποδομής μεταφορών. **Είναι επομένως σκόπιμο να δοθεί κίνητρο στα** κράτη μέλη να χρησιμοποιούν τα έσοδά τους από τα οδικά τέλη αναλόγως και, προς τον σκοπό αυτό, να **απαιτείται** η εκ μέρους τους **επαρκής** υποβολή εκθέσεων σχετικά με τη χρήση των εν λόγω εσόδων. Αυτό αναμένεται να βοηθήσει στον εντοπισμό πιθανών χρηματοδοτικών κενών και την

Τροπολογία

(19) Τα οδικά τέλη **θα πρέπει** να κινητοποιήσουν πόρους που συμβάλλουν στη χρηματοδότηση της συντήρησης και της ανάπτυξης υψηλής ποιότητας υποδομής μεταφορών **και υπηρεσιών**. Τα κράτη μέλη **θα πρέπει** να χρησιμοποιούν τα έσοδά τους από τα οδικά τέλη αναλόγως και, προς τον σκοπό αυτό, να **ενθαρρύνεται** η εκ μέρους τους υποβολή εκθέσεων σχετικά με τη χρήση των εν λόγω εσόδων. Αυτό αναμένεται να βοηθήσει στον εντοπισμό πιθανών χρηματοδοτικών κενών και την αύξηση της

αύξηση της δημόσιας αποδοχής των οδικών τελών.

δημόσιας αποδοχής των οδικών τελών.

Or. en

Τροπολογία 185
Michael Cramer, Karima Delli

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 19 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(19α) Τα κράτη μέλη που δεν εφαρμόζουν την αρχή «ο χρήστης και ο ρυπαίνων πληρώνει» δεν θα πρέπει να εξασφαλίζουν ενωσιακή συγχρηματοδότηση για έργα οδικής υποδομής.

Or. en

Τροπολογία 186
Georg Mayer

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 20

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(20) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας είναι ιδίως να εξασφαλιστεί ότι τα εθνικά συστήματα καθορισμού των τιμών που εφαρμόζονται σε οχήματα πέρα από τα βαρέα φορτηγά οχήματα εφαρμόζονται εντός συνεκτικού πλαισίου που διασφαλίζει ίση μεταχείριση σε όλη την Ένωση, κάτι που δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς σε επίπεδο κράτους μέλους αλλά μπορεί, λόγω της διασυνοριακής φύσης των οδικών μεταφορών και των προβλημάτων που έχει ως σκοπό να αντιμετωπίσει η παρούσα οδηγία, να επιτευχθεί καλύτερα

διαγράφεται

σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η οποία αναφέρεται στο άρθρο 5 της συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει το μέτρο που είναι αναγκαίο για την επίτευξη αυτού του στόχου.

Or. de

Τροπολογία 187
Andor Deli

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 20

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(20) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας είναι ιδίως να εξασφαλιστεί ότι τα εθνικά συστήματα καθορισμού των τιμών που εφαρμόζονται σε οχήματα πέρα από τα βαρέα φορτηγά οχήματα εφαρμόζονται εντός συνεκτικού πλαισίου που διασφαλίζει ίση μεταχείριση σε όλη την Ένωση, κάτι που δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς σε επίπεδο κράτους μέλους αλλά μπορεί, λόγω της διασυνοριακής φύσης των οδικών μεταφορών και των προβλημάτων που έχει ως σκοπό να αντιμετωπίσει η παρούσα οδηγία, να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η οποία αναφέρεται στο άρθρο 5 της συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει το μέτρο που είναι αναγκαίο για την επίτευξη αυτού του στόχου.

διαγράφεται

Τροπολογία 188
Claudia Schmidt

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 20

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(20) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας είναι **ιδίως** να εξασφαλιστεί ότι τα εθνικά συστήματα καθορισμού των τιμών που εφαρμόζονται σε οχήματα **πέρα από** τα βαρέα φορτηγά οχήματα εφαρμόζονται **εντός συνεκτικού πλαισίου που διασφαλίζει ίση μεταχείριση σε όλη την Ένωση, κάτι που δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς σε επίπεδο κράτους μέλους αλλά μπορεί, λόγω της διασυνοριακής φύσης των οδικών μεταφορών και των προβλημάτων που έχει ως σκοπό να αντιμετωπίσει η παρούσα οδηγία, να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η οποία αναφέρεται στο άρθρο 5 της συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει το μέτρο που είναι αναγκαίο για την επίτευξη αυτού του στόχου.**

Τροπολογία

(20) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας είναι να εξασφαλιστεί ότι τα εθνικά συστήματα καθορισμού των τιμών που εφαρμόζονται σε **επαγγελματικά** οχήματα, **όπως** τα βαρέα φορτηγά οχήματα, **τα ελαφρά οχήματα και τα λεωφορεία**, εφαρμόζονται **σύμφωνα με την αρχή της ίσης μεταχείρισης υπό την έννοια ενός δίκαιου διασυνοριακού ανταγωνισμού, τηρείται στο έπακρο η αρχή της επικουρικότητας, η οποία αναφέρεται στο άρθρο 5 της συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση.**

Or. de

Τροπολογία 189
Marie-Christine Arnautu

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 20

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(20) Δεδομένου ότι ο στόχος της

AM\1142506EL.docx

Τροπολογία

(20) Δεδομένου ότι ο στόχος της

75/140

PE615.519v01-00

παρούσας οδηγίας είναι ιδίως να εξασφαλιστεί ότι τα εθνικά συστήματα καθορισμού των τιμών που εφαρμόζονται σε οχήματα πέρα από τα βαρέα φορτηγά οχήματα εφαρμόζονται εντός συνεκτικού πλαισίου που διασφαλίζει ίση μεταχείριση σε όλη την Ένωση, κάτι που δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς σε επίπεδο κράτους μέλους αλλά μπορεί, λόγω της διασυνοριακής φύσης των οδικών μεταφορών και των προβλημάτων που έχει ως σκοπό να αντιμετωπίσει η παρούσα οδηγία, να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η οποία αναφέρεται στο άρθρο 5 της συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει το μέτρο που είναι αναγκαίο για την επίτευξη αυτού του στόχου.

παρούσας οδηγίας είναι ιδίως να εξασφαλιστεί ότι τα εθνικά συστήματα καθορισμού των τιμών που εφαρμόζονται σε *επαγγελματικά* οχήματα πέρα από τα βαρέα φορτηγά οχήματα εφαρμόζονται εντός συνεκτικού πλαισίου που διασφαλίζει ίση μεταχείριση σε όλη την Ένωση, κάτι που δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς σε επίπεδο κράτους μέλους αλλά μπορεί, λόγω της διασυνοριακής φύσης των οδικών μεταφορών και των προβλημάτων που έχει ως σκοπό να αντιμετωπίσει η παρούσα οδηγία, να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η οποία αναφέρεται στο άρθρο 5 της συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει το μέτρο που είναι αναγκαίο για την επίτευξη αυτού του στόχου.

Or. fr

Τροπολογία 190 **Andor Deli**

Πρόταση οδηγίας **Αιτιολογική σκέψη 20 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(20α) Λαμβάνοντας υπόψη την αρχή της επικουρικότητας και τις οικονομικές και άλλες διαφορές μεταξύ των κρατών μελών καθώς και τις ανισότητες στα μέσα μεταξύ των επιμέρους τομέων της κοινωνίας, θα πρέπει να παραμείνει στην αρμοδιότητα των κρατών μελών να εισάγουν διόδια και να εισάγουν και να διατηρούν τέλη χρήσης με βάση τον χρόνο ή την απόσταση για επιβατηγά οχήματα, μικρά φορτηγά αυτοκίνητα, μικρά λεωφορεία, πούλμαν και

Τροπολογία 191
Georg Mayer

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 21

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(21) Είναι απαραίτητο να εξασφαλιστεί ότι τα τέλη εξωτερικού κόστους συνεχίζουν να αποτυπώνουν το κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου που παράγουν τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα με όσο γίνεται μεγαλύτερη ακρίβεια χωρίς να καθίσταται το καθεστώς επιβολής τελών υπέρμετρα περίπλοκο, να δοθεί κίνητρο για χρήση των πλέον υψηλής ενεργειακής απόδοσης οχημάτων και να παραμείνουν αποτελεσματικά τα κίνητρα και επικαιροποιημένη η διαφοροποίηση των οδικών τελών. **Επομένως, η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή με σκοπό την προσαρμογή των τιμών αναφοράς για την επιβολή τελών εξωτερικού κόστους στην επιστημονική πρόοδο, τον καθορισμό τρόπων διαφοροποίησης των τελών υποδομής κατά τρόπο ουδέτερο σύμφωνα με τις εκπομπές CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την προσαρμογή των τρόπων διαφοροποίησης των τελών υποδομής για τα ελαφρά οχήματα στην τεχνική πρόοδο. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να πραγματοποιεί η Επιτροπή κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομώνων, και οι εν λόγω διαβουλεύσεις να διεξάγονται σύμφωνα**

Τροπολογία

(21) Είναι απαραίτητο να εξασφαλιστεί ότι τα τέλη εξωτερικού κόστους συνεχίζουν να αποτυπώνουν το κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου που παράγουν τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα με όσο γίνεται μεγαλύτερη ακρίβεια χωρίς να καθίσταται το καθεστώς επιβολής τελών υπέρμετρα περίπλοκο, να δοθεί κίνητρο για χρήση των πλέον υψηλής ενεργειακής απόδοσης οχημάτων και να παραμείνουν αποτελεσματικά τα κίνητρα και επικαιροποιημένη η διαφοροποίηση των οδικών τελών.

με τις αρχές που προβλέπονται στη διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου, της 13ης Απριλίου 2016²¹. Ειδικότερα, για να διασφαλίζεται ισότιμη συμμετοχή στην κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομώνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

²¹ *EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.*

Or. de

Τροπολογία 192
Georges Bach, Claudia Schmidt, Markus Ferber

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 21

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(21) Είναι απαραίτητο να εξασφαλιστεί ότι τα τέλη εξωτερικού κόστους συνεχίζουν να αποτυπώνουν το κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου που παράγουν τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα με όσο γίνεται μεγαλύτερη ακρίβεια χωρίς να καθίσταται το καθεστώς επιβολής τελών υπέρμετρα περίπλοκο, να δοθεί κίνητρο για χρήση των πλέον υψηλής ενεργειακής απόδοσης οχημάτων και να παραμείνουν αποτελεσματικά τα κίνητρα και επικαιροποιημένη η διαφοροποίηση των οδικών τελών. Επομένως, η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να

Τροπολογία

(21) Είναι απαραίτητο να εξασφαλιστεί ότι τα τέλη εξωτερικού κόστους συνεχίζουν να αποτυπώνουν το κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου που παράγουν τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα με όσο γίνεται μεγαλύτερη ακρίβεια χωρίς να καθίσταται το καθεστώς επιβολής τελών υπέρμετρα περίπλοκο, να δοθεί κίνητρο για χρήση των πλέον υψηλής ενεργειακής απόδοσης **και καθαρών** οχημάτων και να παραμείνουν αποτελεσματικά τα κίνητρα και επικαιροποιημένη η διαφοροποίηση των οδικών τελών. Επομένως, η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της

ανατεθεί στην Επιτροπή με σκοπό την προσαρμογή των τιμών αναφοράς για την επιβολή τελών εξωτερικού κόστους στην επιστημονική πρόοδο, τον καθορισμό τρόπων διαφοροποίησης των τελών υποδομής κατά τρόπο ουδέτερο σύμφωνα με τις εκπομπές CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την προσαρμογή των τρόπων διαφοροποίησης των τελών υποδομής για τα ελαφρά οχήματα στην τεχνική πρόοδο. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να πραγματοποιεί η Επιτροπή κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομώνων, και οι εν λόγω διαβουλεύσεις να διεξάγονται σύμφωνα με τις αρχές που προβλέπονται στη διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου, της 13ης Απριλίου 2016²¹. Ειδικότερα, για να διασφαλίζεται ισότιμη συμμετοχή στην κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομώνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

²¹ EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή με σκοπό την προσαρμογή των τιμών αναφοράς για την επιβολή τελών εξωτερικού κόστους στην επιστημονική πρόοδο, τον καθορισμό τρόπων διαφοροποίησης των τελών υποδομής κατά τρόπο ουδέτερο σύμφωνα με τις εκπομπές CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την προσαρμογή των τρόπων διαφοροποίησης των τελών υποδομής για τα ελαφρά οχήματα στην τεχνική πρόοδο. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να πραγματοποιεί η Επιτροπή κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομώνων, και οι εν λόγω διαβουλεύσεις να διεξάγονται σύμφωνα με τις αρχές που προβλέπονται στη διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου, της 13ης Απριλίου 2016²¹. Ειδικότερα, για να διασφαλίζεται ισότιμη συμμετοχή στην κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομώνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

²¹ EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

Or. en

Τροπολογία 193
Michael Cramer, Karima Delli

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 21

(21) Είναι απαραίτητο να εξασφαλιστεί ότι τα τέλη εξωτερικού κόστους συνεχίζουν να αποτυπώνουν το κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου που παράγουν τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα με όσο γίνεται μεγαλύτερη ακρίβεια χωρίς να καθίσταται το καθεστώς επιβολής τελών υπέρμετρα περίπλοκο, να δοθεί κίνητρο για χρήση των πλέον υψηλής ενεργειακής απόδοσης οχημάτων και να παραμείνουν αποτελεσματικά τα κίνητρα και επικαιροποιημένη η διαφοροποίηση των οδικών τελών. Επομένως, η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή με σκοπό την προσαρμογή των τιμών αναφοράς για την επιβολή τελών εξωτερικού κόστους στην επιστημονική πρόοδο, τον καθορισμό τρόπων διαφοροποίησης των τελών υποδομής κατά τρόπο ουδέτερο σύμφωνα με τις εκπομπές CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την προσαρμογή των τρόπων διαφοροποίησης των τελών υποδομής για τα ελαφρά οχήματα στην τεχνική πρόοδο. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να πραγματοποιεί η Επιτροπή κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, και οι εν λόγω διαβουλεύσεις να διεξάγονται σύμφωνα με τις αρχές που προβλέπονται στη διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου, της 13ης Απριλίου 2016²¹. Ειδικότερα, για να διασφαλίζεται ισότιμη συμμετοχή στην κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την

(21) Είναι απαραίτητο να εξασφαλιστεί ότι τα τέλη εξωτερικού κόστους συνεχίζουν να αποτυπώνουν το κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου που παράγουν τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα με όσο γίνεται μεγαλύτερη ακρίβεια χωρίς να καθίσταται το καθεστώς επιβολής τελών υπέρμετρα περίπλοκο, να δοθεί κίνητρο για χρήση των πλέον υψηλής ενεργειακής απόδοσης οχημάτων και να παραμείνουν αποτελεσματικά τα κίνητρα και επικαιροποιημένη η διαφοροποίηση των οδικών τελών. Επομένως, η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή με σκοπό την προσαρμογή των ελάχιστων τιμών για την επιβολή τελών εξωτερικού κόστους στην επιστημονική πρόοδο, τον καθορισμό τρόπων διαφοροποίησης των τελών υποδομής κατά τρόπο ουδέτερο σύμφωνα με τις εκπομπές CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την προσαρμογή των τρόπων διαφοροποίησης των τελών υποδομής για τα ελαφρά οχήματα στην τεχνική πρόοδο. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να πραγματοποιεί η Επιτροπή κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, και οι εν λόγω διαβουλεύσεις να διεξάγονται σύμφωνα με τις αρχές που προβλέπονται στη διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου, της 13ης Απριλίου 2016²¹. Ειδικότερα, για να διασφαλίζεται ισότιμη συμμετοχή στην κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την

κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

²¹ EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

²¹ EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

Or. en

Τροπολογία 194
Herbert Dorfmann, Karoline Graswander-Hainz

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 21

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(21) Είναι απαραίτητο να εξασφαλιστεί ότι τα τέλη εξωτερικού κόστους συνεχίζουν να αποτυπώνουν το κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου που παράγουν τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα με όσο γίνεται μεγαλύτερη ακρίβεια χωρίς να καθίσταται το καθεστώς επιβολής τελών υπέρμετρα περίπλοκο, να δοθεί κίνητρο για χρήση των πλέον υψηλής ενεργειακής απόδοσης οχημάτων και να παραμείνουν αποτελεσματικά τα κίνητρα και επικαιροποιημένη η διαφοροποίηση των οδικών τελών. Επομένως, η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή με σκοπό την προσαρμογή των τιμών *αναφοράς* για την επιβολή τελών εξωτερικού κόστους στην επιστημονική πρόοδο, τον καθορισμό τρόπων διαφοροποίησης των τελών υποδομής κατά τρόπο ουδέτερο σύμφωνα με τις εκπομπές CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την προσαρμογή των τρόπων διαφοροποίησης των τελών υποδομής για τα ελαφρά οχήματα στην τεχνική πρόοδο. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να πραγματοποιεί η Επιτροπή κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της,

Τροπολογία

(21) Είναι απαραίτητο να εξασφαλιστεί ότι τα τέλη εξωτερικού κόστους συνεχίζουν να αποτυπώνουν το κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου που παράγουν τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα με όσο γίνεται μεγαλύτερη ακρίβεια χωρίς να καθίσταται το καθεστώς επιβολής τελών υπέρμετρα περίπλοκο, να δοθεί κίνητρο για χρήση των πλέον υψηλής ενεργειακής απόδοσης οχημάτων και να παραμείνουν αποτελεσματικά τα κίνητρα και επικαιροποιημένη η διαφοροποίηση των οδικών τελών. Επομένως, η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή με σκοπό την προσαρμογή των *ελάχιστων* τιμών για την επιβολή τελών εξωτερικού κόστους στην επιστημονική πρόοδο, τον καθορισμό τρόπων διαφοροποίησης των τελών υποδομής κατά τρόπο ουδέτερο σύμφωνα με τις εκπομπές CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την προσαρμογή των τρόπων διαφοροποίησης των τελών υποδομής για τα ελαφρά οχήματα στην τεχνική πρόοδο. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να πραγματοποιεί η Επιτροπή κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της,

μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, και οι εν λόγω διαβουλεύσεις να διεξάγονται σύμφωνα με τις αρχές που προβλέπονται στη διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου, της 13ης Απριλίου 2016²¹. Ειδικότερα, για να διασφαλίζεται ισότιμη συμμετοχή στην κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

²¹ EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, και οι εν λόγω διαβουλεύσεις να διεξάγονται σύμφωνα με τις αρχές που προβλέπονται στη διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου, της 13ης Απριλίου 2016²¹. Ειδικότερα, για να διασφαλίζεται ισότιμη συμμετοχή στην κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

²¹ EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

Or. de

Τροπολογία 195 **Markus Ferber, Markus Pieper**

Πρόταση οδηγίας **Αιτιολογική σκέψη 21 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(21α) Η Επιτροπή θεσπίζει το αργότερο δύο έτη μετά την έναρξη ισχύος της τροποποίησης του παρόντος κανονισμού ένα γενικά ισχύον, διαφανές και εύλογο πλαίσιο για την εσωτερική του εξωτερικού κόστους για το περιβάλλον, την υγεία και του κόστους εξαιτίας της κυκλοφοριακής συμφόρησης, βάσει του οποίου θα πραγματοποιούνται οι μελλοντικοί υπολογισμοί των τελών υποδομής. Εν προκειμένω, η Επιτροπή μπορεί να προτείνει πρότυπο, το οποίο θα συνοδεύεται από ανάλωση των επιπτώσεων στην εσωτερική του

εξωτερικού κόστους για όλα τα μέσα μεταφοράς. Σε σχέση με την αναλογικότητα, όλα τα μεταφορικά μέσα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την ανάκτηση του εξωτερικού κόστους.

Or. de

Τροπολογία 196
Daniela Aiuto, Rosa D'Amato

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 21 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(21α) Για λόγους διαφάνειας, θα ήταν σκόπιμο τα κράτη μέλη να δημοσιοποιούν στους χρήστες του οδικού δικτύου τα αποτελέσματα που προκύπτουν από την επανεπένδυση των τελών υποδομής, των τελών εξωτερικού κόστους καθώς και των τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να δημοσιοποιούν τα πλεονεκτήματα που προκύπτουν όσον αφορά την αυξημένη οδική ασφάλεια, τον μικρότερο αντίκτυπο στο περιβάλλον και τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Or. it

Τροπολογία 197
Georg Mayer

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 22

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(22) Προκειμένου να εξασφαλίζονται ενιαίες προϋποθέσεις για την εκτέλεση των σχετικών διατάξεων της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν

διαγράφεται

εκτελεστικές εξουσίες στην Επιτροπή. Η συμβουλευτική διαδικασία θα πρέπει να χρησιμοποιείται για την έγκριση των εκτελεστικών πράξεων που θεσπίζουν εναρμονισμένο σύνολο δεικτών για την αξιολόγηση της ποιότητας των οδικών δικτύων. Οι αρμοδιότητες αυτές θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ²².

²² Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

Or. de

Τροπολογία 198
Cláudia Monteiro de Aguiar

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 22 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(22α) Προκειμένου να διασφαλιστεί η νομική σταθερότητα των υφιστάμενων συμβατικών πλαισίων που διέπουν τις συμβάσεις παραχώρησης για την είσπραξη των διοδίων, η παρούσα οδηγία πρέπει να εφαρμόζεται μόνο σε νέες συμβάσεις παραχώρησης και/ή έπειτα από την ολοκλήρωση των προβλεπόμενων διαδικασιών επαναδιαπραγμάτευσης, χωρίς αναδρομική ισχύ.

Or. pt

Τροπολογία 199
Marie-Christine Arnautu

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1
Οδηγία 1999/62/ΕΚ
Τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1) ο τίτλος αντικαθίσταται με το ακόλουθο κείμενο:

διαγράφεται

«Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα οχήματα που χρησιμοποιούν έργα οδικής υποδομής»·

Or. fr

Τροπολογία 200
Michael Cramer, Karima Delli

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1
Οδηγία 1999/62/ΕΚ
Τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα οχήματα που χρησιμοποιούν έργα οδικής υποδομής·

Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα **μηχανοκίνητα** οχήματα που **προκαλούν ρύπανση και** χρησιμοποιούν έργα οδικής υποδομής·

Or. en

Τροπολογία 201
Dieter-Lebrecht Koch

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1
Οδηγία 1999/62/EK
Τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής **τελών στα οχήματα που χρησιμοποιούν έργα οδικής υποδομής**.

Τροπολογία

Οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής **διοδίων βάσει της απόστασης**.

Or. de

Αιτιολόγηση

Μετά την κατάργηση των χρονοεξαρτώμενων τελών χρήσης (βινιετών), αυτά δεν μπορεί να παραμείνουν μέρος του τίτλου της εν λόγω νομοθεσίας.

Τροπολογία 202
Nicola Caputo

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1
Οδηγία 1999/62/EK
Τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα οχήματα που χρησιμοποιούν έργα οδικής υποδομής.

Τροπολογία

Οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα **βαρέα φορτηγά** οχήματα που χρησιμοποιούν έργα οδικής υποδομής.

Or. en

Αιτιολόγηση

Το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας δεν θα πρέπει να επεκταθεί σε άλλες κατηγορίες οχημάτων.

Τροπολογία 203
Lars Adaktusson

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1
Οδηγία 1999/62/EK
Τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα οχήματα που χρησιμοποιούν έργα οδικής υποδομής·

Τροπολογία

Οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα **βαρέα φορτηγά** οχήματα που χρησιμοποιούν έργα οδικής υποδομής·

Or. en

Αιτιολόγηση

Η οδηγία δεν θα πρέπει να επεκταθεί σε άλλες κατηγορίες οχημάτων.

Τροπολογία 204
Georges Bach, Markus Ferber

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1
Οδηγία 1999/62/EK
Τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα οχήματα που χρησιμοποιούν έργα οδικής υποδομής·

Τροπολογία

Οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα οχήματα που χρησιμοποιούν **ορισμένα** έργα οδικής υποδομής·

Or. en

Αιτιολόγηση

Στόχος της τροπολογίας είναι να αποσαφηνίσει ότι η παρούσα οδηγία δεν ρυθμίζει όλα τα έργα οδικής υποδομής. Η διατήρηση της λέξης «ορισμένα» στον τίτλο αντικατοπτρίζει με μεγαλύτερη ακρίβεια τον σκοπό της παρούσας οδηγίας.

Τροπολογία 205
Claudia Schmidt

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1
Οδηγία 1999/62/EK
Τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών **στα οχήματα που χρησιμοποιούν έργα οδικής υποδομής**.

Τροπολογία

Οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών **για τη χρήση έργων οδικής υποδομής**.

Or. de

Τροπολογία 206
Markus Pieper, Sabine Verheyen, Pascal Arimont

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 (νέο)
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1α. Η παρούσα οδηγία δεν ισχύει για οχήματα κατά τη διάρκεια της χρήσης τους σε μεθοριακές περιοχές.

Or. de

Αιτιολόγηση

Τα τέλη χρήσης των υποδομών όχι μόνον επιβαρύνουν χειρότερα τους κατοίκους των μεθοριακών περιοχών αλλά οδηγούν και σε ανεπιθύμητη εκτροπή της κυκλοφορίας, σε οικονομικά μειονεκτήματα και σε πολιτιστική υποβάθμιση των συνδεδεμένων περιοχών. Για τους λόγους αυτούς, τα οχήματα θα πρέπει να εξαιρούνται από την υποχρέωση καταβολής τελών για τον χρόνο κατά τον οποίο χρησιμοποιούνται σε μεθοριακές περιοχές.

Τροπολογία 207
Maria Grapini

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

PE615.519v01-00

88/140

AM\1142506EL.docx

Οδηγία 1999/62/ΕΚ
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) τους φόρους επί των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων

Τροπολογία

α) τους φόρους επί των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, **τροχόσπιτων, κινητών γερανών και άλλων μηχανημάτων που χρησιμοποιούν συχνά δημόσιους δρόμους**

Or. ro

Τροπολογία 208
Kosma Zlotowski, Tomasz Piotr Poręba

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2
Οδηγία 1999/62/ΕΚ
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) τους φόρους επί των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων

Τροπολογία

α) τους φόρους επί των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, **των φορτηγών και των λεωφορείων**

Or. en

Τροπολογία 209
Marie-Christine Arnautu

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2
Οδηγία 1999/62/ΕΚ
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) τα διόδια και τα τέλη χρήσης που επιβάλλονται στα οχήματα.

Τροπολογία

β) τα διόδια και τα τέλη χρήσης που επιβάλλονται στα οχήματα **μεταφοράς εμπορευμάτων.**

Or. fr

Τροπολογία 210
Nicola Caputo

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2
Οδηγία 1999/62/ΕΚ
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) τα διόδια και τα τέλη χρήσης που επιβάλλονται στα οχήματα.

Τροπολογία

β) τα διόδια και τα τέλη χρήσης που επιβάλλονται στα οχήματα, **όπως ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 15.**

Or. en

Αιτιολόγηση

Το άρθρο 2 παράγραφος 15 παρέχει ορισμό των οχημάτων.

Τροπολογία 211
Michael Cramer, Karima Delli

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2
Οδηγία 1999/62/ΕΚ
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(2) «κόστος κατασκευής»: το κόστος που συνδέεται με την κατασκευή, συμπεριλαμβανομένου, **ενδεχομένως**, του χρηματοδοτικού κόστους ενός εκ των παρακάτω:

Τροπολογία

(2) «κόστος κατασκευής»: το κόστος που συνδέεται με την κατασκευή, συμπεριλαμβανομένου του χρηματοδοτικού κόστους ενός εκ των παρακάτω **κατά την περίοδο κατασκευής:**

Or. en

Τροπολογία 212
Herbert Dorfmann, Karoline Graswander-Hainz

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

PE615.519v01-00

90/140

AM\1142506EL.docx

Οδηγία 1999/62/ΕΚ
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) νέων υποδομών ή νέων βελτιώσεων υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των σημαντικών δομικών επισκευών·

Τροπολογία

α) **νέων εναλλακτικών υποδομών μεταφορών για την εκτροπή της κυκλοφορίας**, νέων υποδομών ή νέων βελτιώσεων υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των σημαντικών δομικών επισκευών·

Or. de

Τροπολογία 213
Michael Cramer, Karima Delli

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2
Οδηγία 1999/62/ΕΚ
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(3) «χρηματοδοτικό κόστος»: ο τόκος για δάνεια και η απόδοση της τυχόν μετοχικής χρηματοδότησης από τους μετόχους·

Τροπολογία

(3) «χρηματοδοτικό κόστος»: ο τόκος για δάνεια **κατά την περίοδο κατασκευής** και η απόδοση της τυχόν μετοχικής χρηματοδότησης από τους μετόχους·

Or. en

Τροπολογία 214
Georges Bach, Claudia Schmidt, Markus Ferber

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 (νέο)
Οδηγία 1999/62/ΕΚ
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ α) παρέχει χώρους στάθμευσης·

Or. en

Αιτιολόγηση

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, όταν επιβάλλονται τέλη στους αναφερθέντες αυτοκινητόδρομους, αυτοί παρέχουν χώρους στάθμευσης.

Τροπολογία 215

Massimiliano Salini, Salvatore Domenico Pogliese

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6) «διόδια»: καθορισμένο ποσό βάσει της διανυόμενης απόστασης επί συγκεκριμένης υποδομής και του τύπου του οχήματος, η καταβολή του οποίου δημιουργεί το δικαίωμα χρήσης από ένα όχημα της υποδομής και περιλαμβάνει το τέλος υποδομής **και, κατά περίπτωση, τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης ή τέλος εξωτερικού κόστους**.

Τροπολογία

6) «διόδια»: καθορισμένο ποσό βάσει της διανυόμενης απόστασης επί συγκεκριμένης υποδομής και του τύπου του οχήματος, η καταβολή του οποίου δημιουργεί το δικαίωμα χρήσης από ένα όχημα της υποδομής και περιλαμβάνει το τέλος υποδομής·

(Η τροπολογία αφορά το σύνολο του υπό εξέταση νομοθετικού κειμένου· η έγκρισή της συνεπάγεται τεχνικές προσαρμογές στο σύνολο του κειμένου.)

Or. it

Αιτιολόγηση

Περαιτέρω τέλη, διαφορετικά από εκείνο που συνδέεται με τη χρήση της υποδομής, θα πρέπει να ενσωματωθούν σε αυτό, χωρίς, ωστόσο, κάτι τέτοιο να οδηγήσει σε αύξηση των διοδίων.

Τροπολογία 216

Claudia Schmidt

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. «διόδια»: καθορισμένο ποσό βάσει της διανυόμενης απόστασης επί συγκεκριμένης υποδομής και του τύπου του οχήματος, η καταβολή του οποίου δημιουργεί το δικαίωμα χρήσης από ένα όχημα της υποδομής και περιλαμβάνει το τέλος υποδομής **και, κατά περίπτωση, τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης ή τέλος εξωτερικού κόστους**.

Τροπολογία

6. «διόδια»: καθορισμένο ποσό βάσει της διανυόμενης απόστασης επί συγκεκριμένης υποδομής και του τύπου του οχήματος, η καταβολή του οποίου δημιουργεί το δικαίωμα χρήσης από ένα όχημα της υποδομής και περιλαμβάνει το τέλος υποδομής·

Or. de

Τροπολογία 217
Wim van de Camp

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2
Οδηγία 1999/62/ΕΚ
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(6) «διόδια»: καθορισμένο ποσό βάσει της διανυόμενης απόστασης επί συγκεκριμένης υποδομής και του τύπου του οχήματος, **η καταβολή του οποίου δημιουργεί το δικαίωμα χρήσης από ένα όχημα της υποδομής και** περιλαμβάνει το τέλος υποδομής και, κατά περίπτωση, τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης ή τέλος εξωτερικού κόστους·

Τροπολογία

(6) «διόδια»: καθορισμένο ποσό βάσει της διανυόμενης απόστασης επί συγκεκριμένης υποδομής και του τύπου του οχήματος, το οποίο περιλαμβάνει το τέλος υποδομής και, κατά περίπτωση, τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης ή τέλος εξωτερικού κόστους·

Or. en

Αιτιολόγηση

Ο ορισμός της Επιτροπής χαρακτηρίζει τα διόδια ως αποζημίωση, δημιουργώντας άμεση σύνδεση μεταξύ της χρήσης της υποδομής και της καταβολής του ποσού, γεγονός που συνεπάγεται ότι όλα τα κεφάλαια πρέπει να επανεπενδύονται στην ίδια υποδομή. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι σε θέση να αποφασίζουν τα ίδια πώς και πού θα επανεπενδύουν τα έσοδα.

Τροπολογία 218

Georges Bach, Markus Ferber

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(6) «διόδια»: καθορισμένο ποσό βάσει της διανυόμενης απόστασης επί συγκεκριμένης υποδομής και του τύπου του οχήματος, η καταβολή του οποίου δημιουργεί το δικαίωμα χρήσης από ένα όχημα της υποδομής και περιλαμβάνει το τέλος υποδομής και, κατά περίπτωση, τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης ή τέλος εξωτερικού κόστους·

Τροπολογία

(6) «διόδια»: καθορισμένο ποσό βάσει της διανυόμενης απόστασης επί συγκεκριμένης υποδομής και του τύπου του οχήματος, η καταβολή του οποίου δημιουργεί το δικαίωμα χρήσης από ένα όχημα της υποδομής, **συμπεριλαμβανομένων ασφαλών χώρων στάθμευσης**, και περιλαμβάνει το τέλος υποδομής και, κατά περίπτωση, τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης ή τέλος εξωτερικού κόστους·

Or. en

Αιτιολόγηση

Όταν ο χρήστης του οδικού δικτύου καταβάλλει φόρο για το δικαίωμα χρήσης συγκεκριμένου τμήματος του δικτύου, θα πρέπει να έχει πρόσβαση σε ασφαλή χώρο στάθμευσης.

Τροπολογία 219

Dieter-Lebrecht Koch

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. «διόδια»: καθορισμένο ποσό βάσει της διανυόμενης απόστασης επί συγκεκριμένης υποδομής και του τύπου του οχήματος, η καταβολή του οποίου δημιουργεί το δικαίωμα χρήσης από ένα όχημα της υποδομής και περιλαμβάνει το τέλος υποδομής **και, κατά περίπτωση, τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης** ή

Τροπολογία

6. «διόδια»: καθορισμένο ποσό βάσει της διανυόμενης απόστασης επί συγκεκριμένης υποδομής και του τύπου του οχήματος, η καταβολή του οποίου δημιουργεί το δικαίωμα χρήσης από ένα όχημα της υποδομής και περιλαμβάνει το τέλος υποδομής ή τέλος εξωτερικού κόστους·

τέλος εξωτερικού κόστους·

Or. de

Αιτιολόγηση

Τα κόστος που προκαλείται λόγω κυκλοφοριακής συμφόρησης επιβαρύνει ήδη σήμερα τους χρήστες, συνεπώς η επιβολή τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης θα οδηγούσε σε διπλή επιβάρυνση.

Τροπολογία 220

Herbert Dorfmann, Karoline Graswander-Hainz

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. «διόδια»: καθορισμένο ποσό βάσει της διανυόμενης απόστασης επί συγκεκριμένης υποδομής και του τύπου του οχήματος, η καταβολή του οποίου δημιουργεί το δικαίωμα χρήσης από ένα όχημα της υποδομής και περιλαμβάνει το τέλος υποδομής **και, κατά περίπτωση, τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης** ή τέλος εξωτερικού κόστους·

Τροπολογία

6. «διόδια»: καθορισμένο ποσό βάσει της διανυόμενης απόστασης επί συγκεκριμένης υποδομής και του τύπου του οχήματος, η καταβολή του οποίου δημιουργεί το δικαίωμα χρήσης από ένα όχημα της υποδομής και περιλαμβάνει το τέλος υποδομής ή τέλος εξωτερικού κόστους **και, κατά περίπτωση, τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης**·

Or. de

Τροπολογία 221

Herbert Dorfmann, Karoline Graswander-Hainz

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

7. «τέλος υποδομής»: τέλος που επιβάλλεται με σκοπό την ανάκτηση των δαπανών κατασκευής, συντήρησης,

Τροπολογία

7. «τέλος υποδομής»: τέλος που επιβάλλεται με σκοπό την ανάκτηση των δαπανών κατασκευής, συντήρησης,

λειτουργίας και επέκτασης της υποδομής που βαρύνουν το κράτος μέλος·

λειτουργίας και επέκτασης της υποδομής και το κόστος για τη διασταυρούμενη χρηματοδότηση νέων εναλλακτικών έργων υποδομής μεταφορών που βαρύνουν το κράτος μέλος·

Or. de

Τροπολογία 222
Claudia Schmidt

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

9. «κυκλοφοριακή συμφόρηση»: η κατάσταση κατά την οποία ο όγκος κυκλοφορίας προσεγγίζει ή υπερβαίνει την κυκλοφοριακή ικανότητα του δρόμου·

Τροπολογία

διαγράφεται

Or. de

Τροπολογία 223
Dieter-Lebrecht Koch

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

9. «κυκλοφοριακή συμφόρηση»: η κατάσταση κατά την οποία ο όγκος κυκλοφορίας προσεγγίζει ή υπερβαίνει την κυκλοφοριακή ικανότητα του δρόμου·

Τροπολογία

διαγράφεται

Or. de

Αιτιολόγηση

Τα κόστος που προκαλείται λόγω κυκλοφοριακής συμφόρησης επιβαρύνει ήδη σήμερα τους χρήστες, συνεπώς η επιβολή τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης θα οδηγούσε σε διπλή επιβάρυνση.

Τροπολογία 224 Dieter-Lebrecht Koch

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

10. «τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης»: τέλος που επιβάλλεται στα οχήματα με σκοπό την ανάκτηση του κόστους κυκλοφοριακής συμφόρησης που προκύπτει σε κράτος μέλος και τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης·

διαγράφεται

Or. de

Αιτιολόγηση

Τα κόστος που προκαλείται λόγω κυκλοφοριακής συμφόρησης επιβαρύνει ήδη σήμερα τους χρήστες, συνεπώς η επιβολή τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης θα οδηγούσε σε διπλή επιβάρυνση.

Τροπολογία 225 Claudia Schmidt

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

10. «τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης»: τέλος που επιβάλλεται στα οχήματα με σκοπό την ανάκτηση του κόστους κυκλοφοριακής συμφόρησης που

διαγράφεται

προκύπτει σε κράτος μέλος και τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης·

Or. de

Τροπολογία 226
Herbert Dorfmann, Karoline Graswander-Hainz

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

11. «κόστος ατμοσφαιρικής ρύπανσης λόγω κυκλοφορίας»: το κόστος της ζημίας που προκαλούν οι εκπομπές σωματιδίων και προδρόμων του όζοντος, όπως οξειδίου του αζώτου και πτητικών οργανικών ουσιών, κατά τη λειτουργία του οχήματος·

Τροπολογία

11. «κόστος ατμοσφαιρικής ρύπανσης λόγω κυκλοφορίας»: το κόστος της ζημίας **στην υγεία και στο περιβάλλον** που προκαλούν οι εκπομπές σωματιδίων και προδρόμων του όζοντος, όπως οξειδίου του αζώτου και πτητικών οργανικών ουσιών, κατά τη λειτουργία του οχήματος·

Or. de

Τροπολογία 227
Herbert Dorfmann, Karoline Graswander-Hainz

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

12. «κόστος ηχορύπανσης λόγω κυκλοφορίας»: το κόστος της ζημίας που προκαλεί ο θόρυβος που εκπέμπει το όχημα ή που δημιουργείται από την αλληλεπίδραση του οχήματος και του οδοστρώματος·

Τροπολογία

12. «κόστος ηχορύπανσης λόγω κυκλοφορίας»: το κόστος της ζημίας **στην ανθρώπινη υγεία και στο περιβάλλον** που προκαλεί ο θόρυβος που εκπέμπει το όχημα ή που δημιουργείται από την αλληλεπίδραση του οχήματος και του οδοστρώματος·

Or. de

Τροπολογία 228
Lars Adaktusson

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2
Οδηγία 1999/62/ΕΚ
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 15

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(15) «όχημα»: όχημα με κινητήρα, **με τέσσερις τροχούς ή περισσότερους**, ή συνδυασμός αρθρωτών οχημάτων που προορίζονται ή χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για οδικές μεταφορές **επιβατών ή** εμπορευμάτων·

Τροπολογία

(15) «όχημα»: όχημα με κινητήρα ή συνδυασμός αρθρωτών οχημάτων που προορίζονται ή χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για οδικές μεταφορές εμπορευμάτων·

Or. en

Αιτιολόγηση

Η οδηγία δεν θα πρέπει να επεκταθεί σε άλλες κατηγορίες οχημάτων.

Τροπολογία 229
Markus Ferber, Markus Pieper

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2
Οδηγία 1999/62/ΕΚ
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 15

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

15. «όχημα»: όχημα με κινητήρα, με τέσσερις τροχούς **ή περισσότερους**, ή συνδυασμός αρθρωτών οχημάτων που προορίζονται ή χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για οδικές μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων·

Τροπολογία

15. «όχημα»: όχημα με κινητήρα, με **όχι λιγότερους από** τέσσερις τροχούς, ή συνδυασμός αρθρωτών οχημάτων που προορίζονται ή χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για οδικές μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων·

Or. de

Τροπολογία 230

Michael Cramer, Keith Taylor, Karima Delli

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 15

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(15) «όχημα»: όχημα με κινητήρα, με **τέσσερις** τροχούς ή περισσότερους, ή συνδυασμός αρθρωτών οχημάτων **που προορίζονται ή χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για οδικές μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων**.

Τροπολογία

(15) «**μηχανοκίνητο οδικό** όχημα»: όχημα με κινητήρα, με **δύο** τροχούς ή περισσότερους, **που κινείται με κινητήρα κυβισμού άνω των 0,25 KwH**, ή συνδυασμός αρθρωτών οχημάτων.

Or. en

Τροπολογία 231

Peter van Dalen

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 15

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(15) «όχημα»: όχημα με κινητήρα, με τέσσερις τροχούς ή περισσότερους, ή συνδυασμός αρθρωτών οχημάτων που προορίζονται ή χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για οδικές μεταφορές **επιβατών ή εμπορευμάτων**.

Τροπολογία

(15) «όχημα»: όχημα με κινητήρα, με τέσσερις τροχούς ή περισσότερους, ή συνδυασμός αρθρωτών οχημάτων που προορίζονται ή χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για οδικές μεταφορές εμπορευμάτων.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η νομική βάση για την εφαρμογή της οδηγίας έχει επεκταθεί από την Επιτροπή. Η προσθήκη επιβατηγών αυτοκινήτων υπερβαίνει τις αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας, όπως περιγράφονται στη Συνθήκη.

Τροπολογία 232

Lars Adaktusson

PE615.519v01-00

100/140

AM\1142506EL.docx

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2
Οδηγία 1999/62/ΕΚ
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 16

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(16) «βαρύ επαγγελματικό όχημα»:
βαρύ φορτηγό όχημα ή πούλμαν ή
λεωφορείο·

διαγράφεται

Or. en

Αιτιολόγηση

Η οδηγία δεν θα πρέπει να επεκταθεί σε άλλες κατηγορίες οχημάτων.

Τροπολογία 233
Lars Adaktusson

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2
Οδηγία 1999/62/ΕΚ
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(17) «βαρύ φορτηγό όχημα»: όχημα
προοριζόμενο για τη μεταφορά
εμπορευμάτων, με μέγιστη επιτρεπόμενη
μάζα άνω των 3,5 τόνων·

(17) με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα 3,5
τόνων·

Or. en

Αιτιολόγηση

Η οδηγία δεν θα πρέπει να επεκταθεί σε άλλες κατηγορίες οχημάτων.

Τροπολογία 234
Lars Adaktusson

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2
Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 18

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(18) «πούλμαν ή λεωφορείο»: όχημα προοριζόμενο για τη μεταφορά περισσότερων από 8 επιβατών, επιπλέον του οδηγού, με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 3,5 τόνων·

διαγράφεται

Or. en

Αιτιολόγηση

Η οδηγία δεν θα πρέπει να επεκταθεί σε άλλες κατηγορίες οχημάτων.

Τροπολογία 235
Lars Adaktusson

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(19) «ελαφρύ όχημα»: επιβατηγό αυτοκίνητο, μικρό λεωφορείο ή μικρό φορτηγό αυτοκίνητο·

διαγράφεται

Or. en

Αιτιολόγηση

Η οδηγία δεν θα πρέπει να επεκταθεί σε άλλες κατηγορίες οχημάτων.

Τροπολογία 236
Claudia Schmidt

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

19. «ελαφρύ όχημα»: **επιβατηγό αυτοκίνητο**, μικρό λεωφορείο ή μικρό φορτηγό αυτοκίνητο·

Τροπολογία

19. «ελαφρύ όχημα»: μικρό λεωφορείο ή μικρό φορτηγό αυτοκίνητο·

Or. de

Τροπολογία 237
Peter van Dalen

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2
Οδηγία 1999/62/ΕΚ
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(19) «ελαφρύ όχημα»: **επιβατηγό αυτοκίνητο**, μικρό λεωφορείο ή μικρό φορτηγό αυτοκίνητο·

Τροπολογία

(19) «ελαφρύ όχημα»: μικρό λεωφορείο ή μικρό φορτηγό αυτοκίνητο·

Or. en

Τροπολογία 238
Georges Bach, Herbert Dorfmann, Claudia Schmidt, Markus Ferber

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 (νέο)
Οδηγία 1999/62/ΕΚ
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(19α) «μικρό φορτηγό αυτοκίνητο προοριζόμενο για τη μεταφορά εμπορευμάτων»: όχημα προοριζόμενο για τη μεταφορά εμπορευμάτων, με μέγιστη επιτρεπόμενη μεικτή μάζα μεταξύ 2,4 τόνων και 3,5 τόνων, το οποίο χρησιμοποιείται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ).../... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του

Συμβουλίου, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 1071/2009, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα (2017/0123).

Or. en

Τροπολογία 239
Lars Adaktusson

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2
Οδηγία 1999/62/ΕΚ
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 20

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(20) «επιβατηγό αυτοκίνητο»: όχημα με τέσσερις τροχούς προοριζόμενο για τη μεταφορά έως 8 επιβατών, μαζί με τον οδηγό.

διαγράφεται

Or. en

Αιτιολόγηση

Η οδηγία δεν θα πρέπει να επεκταθεί σε άλλες κατηγορίες οχημάτων.

Τροπολογία 240
Peter van Dalen

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2
Οδηγία 1999/62/ΕΚ
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 20

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(20) «επιβατηγό αυτοκίνητο»: όχημα με τέσσερις τροχούς προοριζόμενο για τη μεταφορά έως 8 επιβατών, μαζί με τον οδηγό.

διαγράφεται

Τροπολογία 241
Dominique Riquet, Gesine Meissner, Pavel Telička

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 (νέο)
Οδηγία 1999/62/ΕΚ
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 20 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(20α) «όχημα ιστορικού ενδιαφέροντος»: το όχημα ιστορικού ενδιαφέροντος ορίζεται στην οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και στην καταργημένη οδηγία 2009/40/ΕΚ.

Or. fr

Τροπολογία 242
Lars Adaktusson

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2
Οδηγία 1999/62/ΕΚ
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 21

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(21) «μικρό λεωφορείο»: όχημα προοριζόμενο για τη μεταφορά περισσότερων από 8 επιβατών, επιπλέον του οδηγού, με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα που δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους·

διαγράφεται

Or. en

Αιτιολόγηση

Η οδηγία δεν θα πρέπει να επεκταθεί σε άλλες κατηγορίες οχημάτων.

Τροπολογία 243
Lars Adaktusson

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 22

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(22) «μικρό φορτηγό αυτοκίνητο»:
όχημα προοριζόμενο για τη μεταφορά
εμπορευμάτων, με μέγιστη επιτρεπόμενη
μάζα που δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους·

διαγράφεται

Or. en

Αιτιολόγηση

Η οδηγία δεν θα πρέπει να επεκταθεί σε άλλες κατηγορίες οχημάτων.

Τροπολογία 244
Georges Bach, Herbert Dorfmann, Claudia Schmidt, Markus Ferber

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 22

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(22) «μικρό φορτηγό αυτοκίνητο»:
όχημα προοριζόμενο για τη μεταφορά
εμπορευμάτων, με μέγιστη επιτρεπόμενη
μάζα που δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους·

(22) «μικρό φορτηγό αυτοκίνητο»:
όχημα με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα που
δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους·

Or. en

Τροπολογία 245

Michael Cramer, Karima Delli

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 (νέο)

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 22 α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(22α) «κύκλος ζωής» ενός οχήματος: ο αντίκτυπος που προκαλείται από την παραγωγή, την ύπαρξη και τη χρήση του, καθώς και η ανακύκλωση και διαχείριση αποβλήτων κατά το τέλος του·

Or. en

Τροπολογία 246

Merja Kyllönen

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 (νέο)

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 23 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(23α) «λειτουργία μηδενικών εκπομπών»: τα υβριδικά οχήματα όταν λειτουργούν χωρίς εκπομπές καυσαερίων στο καλυπτόμενο οδικό δίκτυο·

Or. en

Αιτιολόγηση

Προκειμένου να καταστεί περισσότερο αποτελεσματική η θέσπιση της έκπτωσης του 75 % για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών, θα πρέπει να επεκταθεί στα υβριδικά οχήματα που λειτουργούν με μηδενικές εκπομπές.

Τροπολογία 247

Georges Bach, Claudia Schmidt, Markus Ferber

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 (νέο)

AM\1142506EL.docx

107/140

PE615.519v01-00

Οδηγία 1999/62/ΕΚ
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 23 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(23α) «λειτουργία μηδενικών εκπομπών»: τα οχήματα όταν λειτουργούν χωρίς εκπομπές καυσαερίων στο καλυπτόμενο οδικό δίκτυο·

Or. en

Τροπολογία 248
Michael Cramer, Karima Delli

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 (νέο)
Οδηγία 1999/62/ΕΚ
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 23 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(23α) «όχημα χαμηλών εκπομπών»: το όχημα που προκαλεί κατά τη διάρκεια ολόκληρου του κύκλου ζωής του εκπομπές μικρότερες του 10% σε σύγκριση με τον μέσο όρο του συνολικού στόλου της ΕΕ.

Or. en

Τροπολογία 249
Andor Deli

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 (νέο)
Οδηγία 1999/62/ΕΚ
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 23 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(23α) «λειτουργία μηδενικών εκπομπών»: η λειτουργία οχήματος που είναι ικανό να λειτουργεί χωρίς εκπομπές καυσαερίων στο καλυπτόμενο οδικό

Αιτιολόγηση

Article 2 - point (23) refers only to zero [tailpipe] emission vehicles, that would mean that other vehicles, which are not qualified as zero-emission vehicles, but also capable to operate without tailpipe emissions while operating on the covered road network (for example: by using electricity) would not be covered. By introducing an additional term of „zero emission operation’’ vehicles which are capable to operate without tailpipe emissions on the covered road network could benefit from the 75% reduction in charges, thereby we could also ensure technology neutrality and promote wider scale of clean vehicles.

Τροπολογία 250
Gesine Meissner

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 (νέο)
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 23 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(23α) «λειτουργία μηδενικών εκπομπών»: τα υβριδικά οχήματα όταν λειτουργούν χωρίς εκπομπές καυσαερίων στο καλυπτόμενο οδικό δίκτυο·

Τροπολογία 251
Wim van de Camp

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 (νέο)
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 23 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(23α) «λειτουργία μηδενικών εκπομπών»: τα υβριδικά οχήματα όταν λειτουργούν χωρίς εκπομπές καυσαερίων

Αιτιολόγηση

Πρέπει να προωθηθούν οι μεταφορές μηδενικών εκπομπών σε όλες τους τις μορφές όσο εξετάζονται υβριδικές λύσεις. Με τον τρόπο αυτό θα δοθούν επίσης διέξοδοι σε μια περίοδο όπου υστερεί ακόμη η υιοθέτηση οχημάτων μηδενικών εκπομπών.

Τροπολογία 252
Lars Adaktusson

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 24

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(24) «φορέας μεταφορών»: κάθε επιχείρηση που εκτελεί οδική μεταφορά εμπορευμάτων **ή επιβατών**.

Τροπολογία

(24) «φορέας μεταφορών»: κάθε επιχείρηση που εκτελεί οδική μεταφορά εμπορευμάτων·

Αιτιολόγηση

Η οδηγία δεν θα πρέπει να επεκταθεί σε άλλες κατηγορίες οχημάτων.

Τροπολογία 253
Lars Adaktusson

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 25

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(25) «όχημα της κατηγορίας «EURO 0», «EURO I», «EURO II», «EURO III», «EURO IV», «EURO V», «EURO VI»»: βαρύ **επαγγελματικό** όχημα που τηρεί τα όρια εκπομπών τα οποία εκτίθενται στο

Τροπολογία

(25) «όχημα της κατηγορίας «EURO 0», «EURO I», «EURO II», «EURO III», «EURO IV», «EURO V», «EURO VI»»: βαρύ **φορτηγό** όχημα που τηρεί τα όρια εκπομπών τα οποία εκτίθενται στο

Αιτιολόγηση

Η οδηγία δεν θα πρέπει να επεκταθεί σε άλλες κατηγορίες οχημάτων.

Τροπολογία 254
Inés Ayala Sender

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2
Οδηγία 1999/62/ΕΚ
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 27

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(27) «σύμβαση παραχώρησης»:
«**δημόσια σύμβαση έργων**» όπως ορίζεται
στο άρθρο 1 της οδηγίας **2014/24/ΕΚ** του
Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του
Συμβουλίου**.

Τροπολογία

(27) «σύμβαση παραχώρησης»:
«**παραχώρηση**» όπως ορίζεται στο άρθρο
5 παράγραφος 1 της οδηγίας **2014/23/ΕΕ**
του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του
Συμβουλίου^{1α}**.

***1α Οδηγία 2014/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού
Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της
26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με την
ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης.***

Τροπολογία 255
Dominique Riquet

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2
Οδηγία 1999/62/ΕΚ
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 27

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(27) «σύμβαση παραχώρησης»:
«**δημόσια σύμβαση έργων**» όπως ορίζεται
στο άρθρο **1** της οδηγίας **2014/24/ΕΚ** του

Τροπολογία

(27) «σύμβαση παραχώρησης»:
«**παραχώρηση**» όπως ορίζεται στο άρθρο
5 της οδηγίας **2014/23/ΕΕ** του

Αιτιολόγηση

Η έννοια της «σύμβασης παραχώρησης» ορίζεται στην οδηγία 2014/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης

Τροπολογία 256

Massimiliano Salini, Salvatore Domenico Pogliese

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 29

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

29) «ρυθμίσεις περί διοδίων ή τελών που έχουν υποστεί ουσιαστική τροποποίηση»: ρυθμίσεις περί διοδίων ή τελών που έχουν τροποποιηθεί κατά τέτοιον τρόπο ώστε το κόστος ή τα έσοδα επηρεάζονται κατά τουλάχιστον 5 % σε σχέση με το προηγούμενο έτος, μετά τη διόρθωση με βάση τον πληθωρισμό που μετράται σύμφωνα με τις αλλαγές του πανευρωπαϊκού εναρμονισμένου δείκτη των τιμών καταναλωτή, εξαιρουμένης της ενέργειας και των μη μεταποιημένων προϊόντων, όπως δημοσιεύεται από την Επιτροπή (Eurostat).

Τροπολογία

29) «ρυθμίσεις περί διοδίων ή τελών που έχουν υποστεί ουσιαστική τροποποίηση»: ρυθμίσεις περί διοδίων ή τελών που έχουν τροποποιηθεί κατά τέτοιον τρόπο ώστε το κόστος ή τα έσοδα επηρεάζονται κατά τουλάχιστον 5 % σε σχέση με το προηγούμενο έτος, μετά τη διόρθωση με βάση τον πληθωρισμό που μετράται σύμφωνα με τις αλλαγές του πανευρωπαϊκού εναρμονισμένου δείκτη των τιμών καταναλωτή, εξαιρουμένης της ενέργειας και των μη μεταποιημένων προϊόντων, όπως δημοσιεύεται από την Επιτροπή (Eurostat). ***Στην περίπτωση των ρυθμίσεων περί διοδίων που βασίζονται σε συμβάσεις παραχώρησης, εφαρμόζεται η αρχή που διέπει την «Τροποποίηση συμβάσεων κατά τη διάρκειά τους», η οποία αναφέρεται στο άρθρο 43 της οδηγίας 2014/23/ΕΕ σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης.***

(Η τροπολογία αφορά το σύνολο του υπό εξέταση νομοθετικού κειμένου· η έγκρισή της συνεπάγεται τεχνικές προσαρμογές στο

Αιτιολόγηση

Όσον αφορά τα συστήματα που βασίζονται σε παραχώρηση, προτείνεται η τήρηση των κριτηρίων που έχουν καθοριστεί ήδη σε κοινοτικό επίπεδο και περιλαμβάνονται στο άρθρο 43 της οδηγίας 2014/23/ΕΕ σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης. Τα εν λόγω κριτήρια καθορίζουν πότε υφίσταται ουσιαστική τροποποίηση των εν εξελίξει παραχωρήσεων. Επιβεβαιώνεται εκ νέου η αρχή βάσει της οποίας οι παραχωρήσεις, ως μακροπρόθεσμες συμβάσεις που περιλαμβάνουν ιδιαιτέρως πολύπλοκες τεχνικές και οικονομικές πτυχές, πρέπει να χαρακτηρίζονται από ευελιξία.

Τροπολογία 257
Dominique Riquet

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2
Οδηγία 1999/62/ΕΚ
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 29

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(29) «ρυθμίσεις περί διοδίων ή τελών που έχουν υποστεί ουσιαστική τροποποίηση»: ρυθμίσεις περί διοδίων ή τελών που έχουν τροποποιηθεί κατά τέτοιον τρόπο ώστε το κόστος ή τα έσοδα επηρεάζονται κατά τουλάχιστον 5 % σε σχέση με το προηγούμενο έτος, μετά τη διόρθωση με βάση τον πληθωρισμό που μετράται σύμφωνα με τις αλλαγές του πανευρωπαϊκού εναρμονισμένου δείκτη των τιμών καταναλωτή, εξαιρουμένης της ενέργειας και των μη μεταποιημένων προϊόντων, όπως δημοσιεύεται από την Επιτροπή (Eurostat).

Τροπολογία

(29) «ρυθμίσεις περί διοδίων ή τελών που έχουν υποστεί ουσιαστική τροποποίηση»: ρυθμίσεις περί διοδίων ή τελών που έχουν τροποποιηθεί κατά τέτοιον τρόπο ώστε το κόστος ή τα έσοδα επηρεάζονται κατά τουλάχιστον 20 % σε σχέση με το προηγούμενο έτος, μετά τη διόρθωση με βάση τον πληθωρισμό που μετράται σύμφωνα με τις αλλαγές του πανευρωπαϊκού εναρμονισμένου δείκτη των τιμών καταναλωτή, εξαιρουμένης της ενέργειας και των μη μεταποιημένων προϊόντων, όπως δημοσιεύεται από την Επιτροπή (Eurostat).

Στις συμβάσεις παραχώρησης, οι τροποποιήσεις που πληρούν τα κριτήρια του άρθρου 43 παράγραφοι 1 και 2 της οδηγίας 2014/23/ΕΕ δεν θεωρούνται ουσιαστικές.

Αιτιολόγηση

Φαίνεται χρήσιμο να δοθεί μεγαλύτερη ευελιξία στο σύστημα διαφοροποίησης των διοδίων ώστε να αποφεύγεται ο υπερβολικός διοικητικός φόρτος. Είναι επίσης σημαντικό να ληφθεί υπόψη η οδηγία 2014/23/ΕΕ, που θέτει το πλαίσιο των ουσιαστικών τροποποιήσεων στις συμβάσεις παραχώρησης.

Τροπολογία 258 Izaskun Bilbao Barandica

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2
Οδηγία 1999/62/ΕΚ
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 29

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(29) «ρυθμίσεις περί διοδίων ή τελών που έχουν υποστεί ουσιαστική τροποποίηση»: ρυθμίσεις περί διοδίων ή τελών που έχουν τροποποιηθεί κατά τέτοιον τρόπο ώστε το κόστος ή τα έσοδα επηρεάζονται κατά τουλάχιστον 5 % σε σχέση με το προηγούμενο έτος, μετά τη διόρθωση με βάση τον πληθωρισμό που μετράται σύμφωνα με τις αλλαγές του πανευρωπαϊκού εναρμονισμένου δείκτη των τιμών καταναλωτή, εξαιρουμένης της ενέργειας και των μη μεταποιημένων προϊόντων, όπως δημοσιεύεται από την Επιτροπή (Eurostat).

Τροπολογία

(29) «ρυθμίσεις περί διοδίων ή τελών που έχουν υποστεί ουσιαστική τροποποίηση»: ρυθμίσεις περί διοδίων ή τελών που έχουν τροποποιηθεί κατά τέτοιον τρόπο ώστε το κόστος ή τα έσοδα επηρεάζονται κατά τουλάχιστον 5 % σε σχέση με το προηγούμενο έτος, μετά τη διόρθωση με βάση τον πληθωρισμό που μετράται σύμφωνα με τις αλλαγές του πανευρωπαϊκού εναρμονισμένου δείκτη των τιμών καταναλωτή, εξαιρουμένης της ενέργειας και των μη μεταποιημένων προϊόντων, όπως δημοσιεύεται από την Επιτροπή (Eurostat).

Στην περίπτωση συστημάτων διοδίων που βασίζονται σε συμβάσεις παραχώρησης, θεωρείται ότι το αντικείμενο έχει τροποποιηθεί ουσιαστικά σύμφωνα με τους όρους της οδηγίας 2014/23/ΕΕ.

Or. en

Τροπολογία 259 Cláudia Monteiro de Aguiar

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 29

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(29) «ρυθμίσεις περί διοδίων ή τελών που έχουν υποστεί ουσιαστική τροποποίηση»: ρυθμίσεις περί διοδίων ή τελών που έχουν τροποποιηθεί κατά τέτοιον τρόπο ώστε το κόστος ή τα έσοδα επηρεάζονται κατά τουλάχιστον **5 %** σε σχέση με το προηγούμενο έτος, μετά τη διόρθωση με βάση τον πληθωρισμό που μετράται σύμφωνα με τις αλλαγές του πανευρωπαϊκού εναρμονισμένου δείκτη των τιμών καταναλωτή, εξαιρουμένης της ενέργειας και των μη μεταποιημένων προϊόντων, όπως δημοσιεύεται από την Επιτροπή (Eurostat).

Τροπολογία

(29) «ρυθμίσεις περί διοδίων ή τελών που έχουν υποστεί ουσιαστική τροποποίηση»: ρυθμίσεις περί διοδίων ή τελών που έχουν τροποποιηθεί κατά τέτοιον τρόπο ώστε το κόστος ή τα έσοδα επηρεάζονται κατά τουλάχιστον **10 %** σε σχέση με το προηγούμενο έτος, μετά τη διόρθωση με βάση τον πληθωρισμό που μετράται σύμφωνα με τις αλλαγές του πανευρωπαϊκού εναρμονισμένου δείκτη των τιμών καταναλωτή, εξαιρουμένης της ενέργειας και των μη μεταποιημένων προϊόντων, όπως δημοσιεύεται από την Επιτροπή (Eurostat).

Or. pt

Αιτιολόγηση

Για να μπορούν να πραγματοποιηθούν αλλαγές στα συστήματα διοδίων, πρέπει να παρέχεται μεγαλύτερο περιθώριο και ευελιξία.

Τροπολογία 260
Michael Cramer, Keith Taylor, Karima Delli

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 29

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(29) «ρυθμίσεις περί διοδίων ή τελών που έχουν υποστεί ουσιαστική τροποποίηση»: ρυθμίσεις περί διοδίων ή τελών που έχουν τροποποιηθεί κατά τέτοιον τρόπο ώστε το κόστος ή τα έσοδα επηρεάζονται κατά τουλάχιστον **5 %** σε σχέση με το προηγούμενο έτος, μετά τη διόρθωση με βάση τον πληθωρισμό που μετράται σύμφωνα με τις αλλαγές του

Τροπολογία

(29) «ρυθμίσεις περί διοδίων ή τελών που έχουν υποστεί ουσιαστική τροποποίηση»: ρυθμίσεις περί διοδίων ή τελών που έχουν τροποποιηθεί κατά τέτοιον τρόπο ώστε το κόστος ή τα έσοδα επηρεάζονται κατά τουλάχιστον **25 %** σε σχέση με το προηγούμενο έτος, μετά τη διόρθωση με βάση τον πληθωρισμό που μετράται σύμφωνα με τις αλλαγές του

πανευρωπαϊκού εναρμονισμένου δείκτη των τιμών καταναλωτή, εξαιρουμένης της ενέργειας και των μη μεταποιημένων προϊόντων, όπως δημοσιεύεται από την Επιτροπή (Eurostat).

πανευρωπαϊκού εναρμονισμένου δείκτη των τιμών καταναλωτή, εξαιρουμένης της ενέργειας και των μη μεταποιημένων προϊόντων, όπως δημοσιεύεται από την Επιτροπή (Eurostat).

Or. en

Τροπολογία 261

Markus Pieper, Sabine Verheyen, Pascal Arimont

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 (νέο)

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 29 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

29α. «μεθοριακές περιοχές»: περιοχές κατά μήκος των εσωτερικών συνόρων της ΕΕ, με πλάτος περίπου 30 χλμ.

Or. de

Τροπολογία 262

Herbert Dorfmann, Karoline Graswander-Hainz

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 (νέο)

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 29 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

29α. «διασταυρούμενη χρηματοδότηση»: η χρηματοδότηση αποδοτικών εναλλακτικών έργων υποδομής μεταφορών μέσω εσόδων που συγκεντρώνονται από διόδια και τέλη υποδομής από υφιστάμενες υποδομές μεταφορών·

Or. de

Τροπολογία 263

Massimiliano Salini, Salvatore Domenico Pogliese

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 2 – παράγραφος 2 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) το κόστος υποδομών ή βελτιώσεων υποδομής μπορεί να συμπεριλαμβάνει **τουχόν ειδικές** δαπάνες **υποδομής που** αποσκοπούν στη μείωση των οχλήσεων οι οποίες σχετίζονται με το θόρυβο **ή** στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, και τα ποσά που όντως κατέβαλε ο φορέας λειτουργίας και αντιστοιχούν σε αντικειμενικά περιβαλλοντικά στοιχεία, όπως είναι, παραδείγματος χάριν, η προστασία έναντι της μόλυνσεως του εδάφους.

Τροπολογία

β) το κόστος υποδομών ή βελτιώσεων υποδομής μπορεί να συμπεριλαμβάνει **αφενός όλες τις** δαπάνες, **μεταξύ άλλων εκείνες που προκύπτουν από κανονιστικές υποχρεώσεις, και** αποσκοπούν στη μείωση των οχλήσεων οι οποίες σχετίζονται με το θόρυβο, στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας **ή στην εισαγωγή καινοτόμων τεχνολογικών λύσεων για τη λειτουργία,** και **αφετέρου** τα ποσά που όντως κατέβαλε ο φορέας λειτουργίας και αντιστοιχούν σε αντικειμενικά περιβαλλοντικά στοιχεία, όπως είναι, παραδείγματος χάριν, η προστασία έναντι της μόλυνσεως του εδάφους.

(Η τροπολογία αφορά το σύνολο του υπό εξέταση νομοθετικού κειμένου· η έγκρισή της συνεπάγεται τεχνικές προσαρμογές στο σύνολο του κειμένου.)

Or. it

Αιτιολόγηση

Η εισαγωγή καινοτόμων τεχνολογιών έχει πρωταρχική σημασία όσον αφορά το κόστος υποδομής και τη λειτουργία ενός σύγχρονου αυτοκινητόδρομου, συνεπώς κρίνεται σκόπιμη η αποσαφήνιση του συγκεκριμένου σημείου.

Τροπολογία 264

Izaskun Bilbao Barandica

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 2 – παράγραφος 2 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) το κόστος υποδομών ή βελτιώσεων υποδομής μπορεί να συμπεριλαμβάνει τυχόν ειδικές δαπάνες υποδομής που αποσκοπούν στη μείωση των οχλήσεων οι οποίες σχετίζονται με το θόρυβο ή στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, και τα ποσά που όντως κατέβαλε ο φορέας λειτουργίας και αντιστοιχούν σε αντικειμενικά περιβαλλοντικά στοιχεία, όπως είναι, παραδείγματος χάριν, η προστασία έναντι της μόλυνσεως του εδάφους.

Τροπολογία

β) το κόστος υποδομών ή βελτιώσεων υποδομής μπορεί να συμπεριλαμβάνει τυχόν ειδικές δαπάνες υποδομής που αποσκοπούν στη μείωση των οχλήσεων οι οποίες σχετίζονται με το θόρυβο ή στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, **την εισαγωγή καινοτόμων τεχνολογιών για τις ενέργειες αυτές**, και τα ποσά που όντως κατέβαλε ο φορέας λειτουργίας και αντιστοιχούν σε αντικειμενικά περιβαλλοντικά στοιχεία, όπως είναι, παραδείγματος χάριν, η προστασία έναντι της μόλυνσεως του εδάφους.

Or. es

Τροπολογία 265

Michael Cramer, Keith Taylor, Karima Delli

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 α (νέο)

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 1 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(2α) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 1α:

Άρθρο 1α

Μόνο τα κράτη μέλη που εφαρμόζουν την παρούσα οδηγία, συμπεριλαμβανομένων των αρχών για την εσωτερική του εξωτερικού κόστους, μπορούν να επωφελούνται από ενωσιακή συγχρηματοδότηση για έργα οδικής υποδομής. Αποδίδουν στον προϋπολογισμό της ΕΕ το ποσοστό των εσόδων από τη χρέωση της συνολικής συγχρηματοδότησης της ΕΕ για τα οδικά δίκτυά τους κατά τη διάρκεια του συγκεκριμένου έτους.

Τροπολογία 266
Cláudia Monteiro de Aguiar

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 α (νέο)
Οδηγία 1999/62/ΕΚ
Άρθρο 1 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(2α) Οι υφιστάμενες συμβάσεις παραχώρησης απαλλάσσονται από τις υποχρεώσεις που ορίζονται στα άρθρα 7, 7γ, 7δα, 7στ, και 7ζ έως ότου λήξουν ή ανανεωθούν·

Or. pt

Τροπολογία 267
Dieter-Lebrecht Koch

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 β (νέο)
Οδηγία 1999/62/ΕΚ
Άρθρο 6 – παράγραφος 2 – στοιχείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(2β) Στο άρθρο 6 παράγραφος προστίθεται νέο στοιχείο β α)

β α) για οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος, σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 7 της οδηγίας 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ.

Or. de

Τροπολογία 268

Dominique Riquet

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 7 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 9 παράγραφος 1α, τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρούν ή να εισάγουν διόδους και τέλη χρήσης στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, ή σε ορισμένα τμήματα του εν λόγω δικτύου, και σε άλλα επιπλέον τμήματα του δικτύου **αυτοκινητοδρόμων** που δεν είναι τμήμα του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου υπό τις προϋποθέσεις που ορίζονται στις παραγράφους 3 έως 9 του παρόντος άρθρου και στα άρθρα 7α έως 7ια.

Τροπολογία

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 9 παράγραφος 1α, τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρούν ή να εισάγουν διόδους και τέλη χρήσης στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, ή σε ορισμένα τμήματα του εν λόγω δικτύου, και σε άλλα επιπλέον τμήματα του **οδικού** δικτύου που δεν είναι τμήμα του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου υπό τις προϋποθέσεις που ορίζονται στις παραγράφους 3 έως 9 του παρόντος άρθρου και στα άρθρα 7α έως 7ια.

Οι τοπικές αρχές που εκτελούν χρέη οργανωτικών αρχών της κινητικότητας μπορούν να εισάγουν διόδους και τέλη χρήσης στο οδικό δίκτυο του οποίου έχουν την αρμοδιότητα, με την επιφύλαξη της συναίνεσης του κράτους μέλους τους.

Or. fr

Αιτιολόγηση

Το σύνολο του ευρωπαϊκού οδικού δικτύου πρέπει να μπορεί να επωφεληθεί του κοινού πλαισίου που καθορίζει η παρούσα οδηγία. Οι τοπικές αρχές που έχουν αρμοδιότητα σε θέματα κινητικότητας είναι οι πλέον αρμόδιες να προσδιορίσουν τις ανάγκες που αφορούν τις υποδομές ή την έλλειψή τους, και θα πρέπει να μπορούν να εισάγουν ένα σύστημα τελών στο δίκτυό τους το οποίο θα επιτρέπει να αντιμετωπιστούν τα τοπικά προβλήματα όσον αφορά τις οδικές υποδομές.

Τροπολογία 269

Izaskun Bilbao Barandica

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 7 – παράγραφος 1

PE615.519v01-00

120/140

AM\1142506EL.docx

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 9 παράγραφος 1α, τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρούν ή να εισάγουν διόδια και τέλη χρήσης στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, ή σε ορισμένα τμήματα του εν λόγω δικτύου, και σε άλλα επιπλέον τμήματα του δικτύου αυτοκινητοδρόμων που δεν είναι τμήμα του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου υπό τις προϋποθέσεις που ορίζονται στις παραγράφους 3 έως 9 του παρόντος άρθρου και στα άρθρα 7α έως 7ια.

Τροπολογία

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 9 παράγραφος 1α, τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρούν ή να εισάγουν διόδια και τέλη χρήσης στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, ή σε ορισμένα τμήματα του εν λόγω δικτύου, και σε άλλα επιπλέον τμήματα του δικτύου αυτοκινητοδρόμων που δεν είναι τμήμα του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου υπό τις προϋποθέσεις που ορίζονται στις παραγράφους 3 έως 9 του παρόντος άρθρου και στα άρθρα 7α έως 7ια.

Οι αρμόδιες αρχές μπορούν να καθορίζουν αντισταθμιστικά μέτρα για τους τοπικούς και/ή συνήθεις μεταφορείς ώστε να αποφεύγεται η υπέρμετρη επιβάρυνσή τους.

Or. es

Τροπολογία 270
Maria Grapini

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 (νέο)
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 7 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1α) Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν τέλη χρήσης ή διόδια σε υποδομές οι οποίες έχουν ολοκληρωθεί εδώ και περισσότερο από 30 έτη πριν από τις 10 Ιουνίου 2008, χωρίς να είναι δυνατή η ανάκτηση του κόστους κατασκευής.

Or. ro

Τροπολογία 271
Dominique Riquet

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 7 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2. Η παράγραφος 1 δεν θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών, τηρουμένης της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να εφαρμόζουν διόδια και τέλη χρήσης σε άλλες οδούς, υπό την προϋπόθεση ότι η επιβολή διοδίων και τελών χρήσης σε τέτοιες άλλες οδούς δεν εισάγει διακρίσεις εις βάρος της διεθνούς κυκλοφορίας και δεν έχει ως αποτέλεσμα στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων μεταφορέων. Τα διόδια και τα τέλη χρήσης που εφαρμόζονται σε οδούς εκτός από αυτές που ανήκουν στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο και εκτός από τους αυτοκινητοδρόμους συμμορφώνονται με τους όρους των παραγράφων 3 και 4 του παρόντος άρθρου, του άρθρου 7α και του άρθρου 7ι παραγράφοι 1, 2 και 4.

διαγράφεται

Or. fr

Αιτιολόγηση

Οι τροποποιήσεις στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου καθιστούν παρωχημένες τις διατάξεις της παραγράφου 2. Όλοι οι οδικοί άξονες μπορούν να υπόκεινται σε τέλη κατά τη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών, εφόσον όμως εφαρμόζεται το πλαίσιο της παρούσας οδηγίας.

Τροπολογία 272
Gabriele Preuß

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 7 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(3) Τα κράτη μέλη δεν μπορούν να επιβάλλουν ταυτοχρόνως διόδια και τέλη χρήσης σε μια συγκεκριμένη κατηγορία οχημάτων για τη χρήση ενός και του αυτού τμήματος του οδικού δικτύου. **Ωστόσο, το κράτος μέλος που επιβάλλει τέλος χρήσης στο οδικό του δίκτυο μπορεί επίσης να επιβάλλει διόδια για τη χρήση γεφυρών, σηράγγων και ορεινών διαβάσεων.**

(3) Τα κράτη μέλη δεν μπορούν να επιβάλλουν ταυτοχρόνως διόδια και τέλη χρήσης σε μια συγκεκριμένη κατηγορία οχημάτων για τη χρήση ενός και του αυτού τμήματος του οδικού δικτύου.

Or. de

Τροπολογία 273
Marie-Christine Arnautu

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 7 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Τα διόδια και τα τέλη χρήσης δεν μπορούν να εισάγουν, άμεσα ή έμμεσα, διακρίσεις λόγω της ιθαγένειας του χρήστη του οδικού δικτύου, του κράτους μέλους ή της τρίτης χώρας όπου είναι εγκατεστημένος ο φορέας μεταφοράς ή όπου έχει εκδοθεί η άδεια κυκλοφορίας του οχήματος, ή της προέλευσης ή του προορισμού της μεταφοράς.

Τροπολογία

διαγράφεται

Or. fr

Τροπολογία 274
Inés Ayala Sender

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 7 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4. Τα διόδια και τα τέλη χρήσης δεν μπορούν να εισάγουν, άμεσα ή έμμεσα, διακρίσεις λόγω της ιθαγένειας του χρήστη του οδικού δικτύου, του κράτους μέλους ή της τρίτης χώρας όπου είναι εγκατεστημένος ο φορέας μεταφοράς ή όπου έχει εκδοθεί η άδεια κυκλοφορίας του οχήματος, ή της προέλευσης ή του προορισμού της μεταφοράς.

4. Τα διόδια και τα τέλη χρήσης δεν μπορούν να εισάγουν, άμεσα ή έμμεσα, διακρίσεις λόγω της ιθαγένειας του χρήστη του οδικού δικτύου, του κράτους μέλους ή της τρίτης χώρας όπου είναι εγκατεστημένος ο φορέας μεταφοράς ή όπου έχει εκδοθεί η άδεια κυκλοφορίας του οχήματος, ή της προέλευσης ή του προορισμού της μεταφοράς. **Προκειμένου να αποφεύγονται οι πρόσθετες επιβαρύνσεις και δαπάνες για τις μεταφορές που προέρχονται από τα περιφερειακά κράτη, καθορίζεται ένα σύστημα αντισταθμίσεων για την αποφυγή της απώλειας της ανταγωνιστικότητας που μπορεί να βασίζεται, μεταξύ άλλων, στην πρόσβαση σε αποδοτικότερο στόλο και/ή τη δημιουργία αποκλειστικών ή τεχνολογικών υποδομών όπως οι ηλεκτρονικοί αυτοκινητόδρομοι (e-Highways).**

Or. es

Τροπολογία 275

Pavel Telička, Jozo Radoš

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 7 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να προβλέπουν μειωμένα διόδια ή τέλη χρήσης, ή απαλλαγές από την υποχρέωση καταβολής διοδίων ή τελών χρήσης για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που εξαιρούνται από την υποχρέωση εγκατάστασης και χρήσης συσκευής ελέγχου δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*, και στις περιπτώσεις που εμπίπτουν στις προϋποθέσεις του άρθρου 6 παράγραφος 2 στοιχεία α), β) και γ) της παρούσας

Τροπολογία

5. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να προβλέπουν μειωμένα διόδια ή τέλη χρήσης, ή απαλλαγές από την υποχρέωση καταβολής διοδίων ή τελών χρήσης για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που εξαιρούνται από την υποχρέωση εγκατάστασης και χρήσης συσκευής ελέγχου δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*, στις περιπτώσεις που εμπίπτουν στις προϋποθέσεις του άρθρου 6 παράγραφος 2 στοιχεία α), β) και γ) της παρούσας

οδηγίας.

οδηγίας, καθώς και για μικρά φορτηγά αυτοκίνητα που κυκλοφορούν μόνο εντός ακτίνας 100 χλμ. από την έδρα της επιχείρησης, εφόσον η χρήση τους δικαιολογείται για λόγους ασφάλειας ή για περιβαλλοντικούς λόγους.

Or. en

Αιτιολόγηση

Σε περιοχές με ειδικά γεωγραφικά χαρακτηριστικά θα πρέπει να ενθαρρύνεται η χρήση μικρών φορτηγών αυτοκινήτων και όχι βαρύτερων οχημάτων για λόγους ασφάλειας ή μείωσης της συμφόρησης.

Τροπολογία 276

Dominique Riquet, Gesine Meissner, Pavel Telička

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 (νέο)

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 7 – παράγραφος 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5α. Τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν μειωμένα διόδια ή τέλη χρήσης για τα οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος.

Or. fr

Τροπολογία 277

Lars Adaktusson

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 7 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

6. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 9, από την 1η Ιανουαρίου 2018 τα κράτη μέλη δεν θεσπίζουν τέλη

διαγράφεται

χρήσης για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Τα τέλη χρήσης που θεσπίστηκαν πριν από την εν λόγω ημερομηνία μπορούν να διατηρηθούν μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2023.

Or. en

Αιτιολόγηση

Δεν πρέπει να καταργηθούν σταδιακά τα χρονοεξαρτώμενα συστήματα είσπραξης τελών.

Τροπολογία 278
Jacqueline Foster

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 7 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

6. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 9, από την 1η Ιανουαρίου 2018 τα κράτη μέλη δεν θεσπίζουν τέλη χρήσης για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Τα τέλη χρήσης που θεσπίστηκαν πριν από την εν λόγω ημερομηνία μπορούν να διατηρηθούν μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2023.

διαγράφεται

Or. en

Αιτιολόγηση

Ορισμένες φορές, ανάλογα με τη γεωγραφία και την υποδομή, οι χρεώσεις βάσει χρόνου συνιστούν αποτελεσματικότερο τρόπο χρέωσης των χρηστών του οδικού δικτύου. Η άσκηση πίεσης στα κράτη μέλη προκειμένου να μεταβούν σε ένα μοντέλο οδικών τελών με βάση την απόσταση θα μπορούσε να έχει ακούσιες αρνητικές συνέπειες σε πολλούς τομείς. Για τον λόγο αυτό, θα πρέπει να παραμείνει στην οδηγία η δυνατότητα επιβολής τελών χρήσης.

Τροπολογία 279
Georges Bach, Claudia Schmidt, Markus Ferber

Πρόταση οδηγίας

PE615.519v01-00

126/140

AM\1142506EL.docx

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 7 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 9, από την **1η Ιανουαρίου 2018** τα κράτη μέλη δεν θεσπίζουν τέλη χρήσης για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Τα τέλη χρήσης που θεσπίστηκαν πριν από την εν λόγω ημερομηνία μπορούν να διατηρηθούν μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2023.

Τροπολογία

6. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 9, από την **[ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας]**, τα κράτη μέλη δεν θεσπίζουν τέλη χρήσης για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα **και τα μικρά φορτηγά αυτοκίνητα που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων**. Τα τέλη χρήσης που θεσπίστηκαν πριν από την εν λόγω ημερομηνία μπορούν να διατηρηθούν μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2023, **και μετά την ημερομηνία αυτή θα αντικατασταθούν από τέλη υποδομής**.

Or. en

Τροπολογία 280
Pavel Telička, Jozo Radoš

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 7 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 9, από την 1η Ιανουαρίου 2018 τα κράτη μέλη δεν θεσπίζουν τέλη χρήσης για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. **Τα τέλη χρήσης που θεσπίστηκαν πριν από την εν λόγω ημερομηνία μπορούν να διατηρηθούν μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2023.**

Τροπολογία

6. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 9, από την 1η Ιανουαρίου 2018 τα κράτη μέλη δεν θεσπίζουν τέλη χρήσης για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. **Έως [την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας], η Επιτροπή θα καθορίσει, μέσω εκτελεστικής πράξης, τους όρους για τη συνέχιση των προϋπαρχουσών συμβάσεων παραχώρησης το αργότερο έως τη λήξη τους.**

Or. en

Τροπολογία 281
Dieter-Lebrecht Koch

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 7 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(6) Με την επιφύλαξη της παραγράφου 9, από την 1η Ιανουαρίου 2018 τα κράτη μέλη δεν θεσπίζουν τέλη χρήσης για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Τα τέλη χρήσης που θεσπίστηκαν πριν από την εν λόγω ημερομηνία μπορούν να διατηρηθούν μέχρι την 31η Δεκεμβρίου **2023**.

Τροπολογία

(6) Με την επιφύλαξη της παραγράφου 9, από την 1η Ιανουαρίου 2018 τα κράτη μέλη δεν θεσπίζουν **χρονοεξαρτώμενα** τέλη χρήσης για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Τα **χρονοεξαρτώμενα** τέλη χρήσης που θεσπίστηκαν πριν από την εν λόγω ημερομηνία μπορούν να διατηρηθούν μέχρι την 31η Δεκεμβρίου **2020**.

Or. de

Τροπολογία 282
Michael Cramer, Keith Taylor, Karima Delli

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 7 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 9, από την 1η Ιανουαρίου 2018 τα κράτη μέλη δεν θεσπίζουν τέλη χρήσης για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Τα τέλη χρήσης που θεσπίστηκαν πριν από την εν λόγω ημερομηνία μπορούν να διατηρηθούν μέχρι την 31η Δεκεμβρίου **2023**.

Τροπολογία

6. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 9, από την 1η Ιανουαρίου 2018 τα κράτη μέλη δεν θεσπίζουν τέλη χρήσης για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Τα τέλη χρήσης που θεσπίστηκαν πριν από την εν λόγω ημερομηνία μπορούν να διατηρηθούν μέχρι την 31η Δεκεμβρίου **2022**.

Or. en

Τροπολογία 283
Merja Kyllönen

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 7 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. **Με την επιφύλαξη της παραγράφου 9, από την 1η Ιανουαρίου 2018 τα κράτη μέλη δεν θεσπίζουν τέλη χρήσης για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Τα τέλη χρήσης που θεσπίστηκαν πριν από την εν λόγω ημερομηνία μπορούν να διατηρηθούν μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2023.**

Τροπολογία

6. **Τα κράτη μέλη δύνανται να συνεχίσουν τη θέσπιση και είσπραξη τελών χρήσης για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, τα οποία όμως μπορούν να διατηρηθούν μόνο μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2028.**

Or. en

Αιτιολόγηση

Λόγω του ότι 12 κράτη μέλη επέλεξαν τα τέλη χρήσης ως μοντέλο οδικών τελών επί των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, είναι παράλογο να υποχρεωθούν είτε να αναπτύξουν και να δρομολογήσουν ακριβά συστήματα διοδίων σε μη ρεαλιστικό χρονικό πλαίσιο είτε να καταργήσουν εντελώς τα τέλη χρήσης οδικού δικτύου στα δίκτυά τους. Συνεπώς, λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι το σύστημα βάσει απόστασης ενδεχομένως να είναι υπερβολικά δαπανηρό για τα αραιοκατοικημένα κράτη μέλη, θα πρέπει να προβλεφθεί τουλάχιστον μεγαλύτερη μεταβατική περίοδος.

Τροπολογία 284

Andor Deli

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3

Οδηγία 1999/62/EE

Άρθρο 7 – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(7) **Από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας], τα κράτη μέλη δεν θεσπίζουν τέλη χρήσης για τα ελαφρά οχήματα. Τα τέλη χρήσης που θεσπίστηκαν πριν από την εν λόγω ημερομηνία θα καταργηθούν σταδιακά μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2027.**

Τροπολογία

διαγράφεται

Αιτιολόγηση

Κατά την άποψή μου, το άρθρο 7 παράγραφος 7 της πρότασης δεν συνάδει με την αρχή της επικουρικότητας. Στην περίπτωση των ελαφρών οχημάτων, η λήψη αποφάσεων σχετικά με την εισαγωγή και τη διατήρηση διοδίων με βάση την απόσταση ή χρονοεξαρτώμενων τελών χρήσης θα πρέπει να παραμείνει στην αποκλειστική αρμοδιότητα των κρατών μελών.

Τροπολογία 285
Claudia Schmidt

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 7 – σημείο 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(7) Από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας], τα κράτη μέλη δεν θεσπίζουν τέλη χρήσης για τα ελαφρά οχήματα. Τα τέλη χρήσης που θεσπίστηκαν πριν από την εν λόγω ημερομηνία θα καταργηθούν σταδιακά μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2027.

διαγράφεται

Τροπολογία 286
Gabriele Preuß

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 7 – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(7) Από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας], τα κράτη μέλη δεν θεσπίζουν τέλη χρήσης για τα ελαφρά οχήματα. Τα τέλη χρήσης που θεσπίστηκαν πριν από την εν λόγω ημερομηνία θα καταργηθούν σταδιακά

διαγράφεται

μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2027.

Or. de

Τροπολογία 287
Lars Adaktusson

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 7 – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

7. Από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας], τα κράτη μέλη δεν θεσπίζουν τέλη χρήσης για τα ελαφρά οχήματα. Τα τέλη χρήσης που θεσπίστηκαν πριν από την εν λόγω ημερομηνία θα καταργηθούν σταδιακά μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2027.

διαγράφεται

Or. en

Αιτιολόγηση

Δεν πρέπει να καταργηθούν σταδιακά τα χρονοεξαρτώμενα συστήματα είσπραξης τελών.

Τροπολογία 288
Pavel Telička, Jozo Radoš

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 7 – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

7. Από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας], τα κράτη μέλη δεν θεσπίζουν τέλη χρήσης για τα ελαφρά οχήματα. Τα τέλη χρήσης που θεσπίστηκαν πριν από την εν λόγω ημερομηνία θα καταργηθούν σταδιακά

7. Από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας], τα κράτη μέλη δεν θεσπίζουν τέλη χρήσης για τα ελαφρά οχήματα. Έως [την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας], η Επιτροπή θα καθορίσει, μέσω εκτελεστικής πράξης, τους όρους για τη

μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2027.

*συνέχιση των προϋπαρχουσών
συμβάσεων παραχώρησης το αργότερο
έως τη λήξη τους.*

Or. en

Τροπολογία 289
Olga Sehnalová

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 3
Οδηγία 1999/62/ΕΕ
Άρθρο 7 – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

7. Από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας], τα κράτη μέλη δεν θεσπίζουν τέλη χρήσης για τα ελαφρά οχήματα. Τα τέλη χρήσης που θεσπίστηκαν πριν από την εν λόγω ημερομηνία θα καταργηθούν σταδιακά μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2027.

Τροπολογία

7. Από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας], τα κράτη μέλη δεν θεσπίζουν τέλη χρήσης για τα ελαφρά οχήματα. Τα τέλη χρήσης που θεσπίστηκαν πριν από την εν λόγω ημερομηνία θα καταργηθούν σταδιακά μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2027, **ή μετά τη λήξη της σύμβασης με φορέα λειτουργίας συστήματος διοδίων η οποία λήγει μετά την ημερομηνία αυτή.**

Or. cs

Αιτιολόγηση

Η όποια αλλαγή στην επιλογή των τελών οδικών μεταφορών θα πρέπει να τηρεί τις υφιστάμενες συμβάσεις.

Τροπολογία 290
Markus Ferber, Markus Pieper

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3
Οδηγία 1999/62/ΕΚ
Άρθρο 7 – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(7) Από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας], τα κράτη

Τροπολογία

(7) Από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας], τα κράτη

μέλη δεν θεσπίζουν τέλη χρήσης για τα ελαφρά οχήματα. **Τα τέλη χρήσης που θεσπίστηκαν πριν από την εν λόγω ημερομηνία θα καταργηθούν σταδιακά μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2027.**

μέλη δεν θεσπίζουν τέλη χρήσης για τα ελαφρά οχήματα.

Or. de

Αιτιολόγηση

Με δεδομένο ότι στην ΕΕ ισχύουν οκτώ συστήματα βινιετών για τα επιβατηγά οχήματα, η προθεσμία που προτείνεται από την COM είναι υπερβολικά σύντομη.

Τροπολογία 291 Dieter-Lebrecht Koch

**Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 7 – παράγραφος 7**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(7) Από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας], τα κράτη μέλη δεν θεσπίζουν τέλη χρήσης για τα ελαφρά οχήματα. Τα τέλη χρήσης που θεσπίστηκαν πριν από την εν λόγω ημερομηνία θα καταργηθούν σταδιακά μέχρι την 31η Δεκεμβρίου **2027**.

Τροπολογία

(7) Από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας], τα κράτη μέλη δεν θεσπίζουν **χρονοεξαρτώμενα** τέλη χρήσης για τα ελαφρά οχήματα. Τα **χρονοεξαρτώμενα** τέλη χρήσης που θεσπίστηκαν πριν από την εν λόγω ημερομηνία μπορούν να διατηρηθούν μέχρι την 31η Δεκεμβρίου **2022**.

Or. de

Τροπολογία 292 Karoline Graswander-Hainz, Gabriele Preuß

**Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 7 – παράγραφος 7**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

7. Από την [ημερομηνία έναρξης

AM\1142506EL.docx

Τροπολογία

7. Από την [ημερομηνία έναρξης

133/140

PE615.519v01-00

ισχύος της παρούσας οδηγίας], τα κράτη μέλη *δεν θεσπίζουν* τέλη χρήσης για τα ελαφρά οχήματα. *Τα* τέλη χρήσης *που θεσπίστηκαν πριν από την εν λόγω ημερομηνία θα καταργηθούν σταδιακά μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2027.*

ισχύος της παρούσας οδηγίας], τα κράτη μέλη *μπορούν να διατηρούν* τέλη χρήσης για τα ελαφρά οχήματα *υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω* τέλη χρήσης *δεν εισάγουν διακρίσεις.*

Or. en

Τροπολογία 293

Michael Cramer, Keith Taylor, Karima Delli

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 7 – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

7. Από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας], τα κράτη μέλη *δεν θεσπίζουν* τέλη χρήσης για τα ελαφρά οχήματα. Τα τέλη χρήσης που θεσπίστηκαν πριν από την εν λόγω ημερομηνία θα καταργηθούν σταδιακά μέχρι την 31η Δεκεμβρίου **2027**.

Τροπολογία

7. Από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας], τα κράτη μέλη *δεν θεσπίζουν* τέλη χρήσης για τα ελαφρά οχήματα. Τα τέλη χρήσης που θεσπίστηκαν πριν από την εν λόγω ημερομηνία θα καταργηθούν σταδιακά μέχρι την 31η Δεκεμβρίου **2025**.

Or. en

Τροπολογία 294

Dominique Riquet, Izaskun Bilbao Barandica

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3

Οδηγία 1999/62/EK

Άρθρο 7 – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

7. Από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας], τα κράτη μέλη *δεν θεσπίζουν* τέλη χρήσης για τα ελαφρά οχήματα. Τα τέλη χρήσης που θεσπίστηκαν πριν από την εν λόγω

Τροπολογία

7. Από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας], τα κράτη μέλη *δεν θεσπίζουν* τέλη χρήσης για τα ελαφρά οχήματα. Τα τέλη χρήσης που θεσπίστηκαν πριν από την εν λόγω

ημερομηνία θα καταργηθούν σταδιακά μέχρι την 31η Δεκεμβρίου **2027**.

ημερομηνία θα καταργηθούν σταδιακά μέχρι την 31η Δεκεμβρίου **2023**.

Or. fr

Αιτιολόγηση

Θα πρέπει να ισχύσει μία ενιαία ημερομηνία για όλες τις κατηγορίες οχημάτων ώστε να γίνουν περισσότερο κατανοητοί οι μηχανισμοί που τίθενται σε εφαρμογή με την παρούσα οδηγία.

Τροπολογία 295 **Daniela Aiuto, Rosa D'Amato**

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 7 – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

7. Από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας], τα κράτη μέλη δεν θεσπίζουν τέλη χρήσης για τα ελαφρά οχήματα. Τα τέλη χρήσης που θεσπίστηκαν πριν από την εν λόγω ημερομηνία θα καταργηθούν σταδιακά μέχρι την 31η Δεκεμβρίου **2027**.

Τροπολογία

7. Από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας], τα κράτη μέλη δεν θεσπίζουν τέλη χρήσης για τα ελαφρά οχήματα. Τα τέλη χρήσης που θεσπίστηκαν πριν από την εν λόγω ημερομηνία θα καταργηθούν σταδιακά μέχρι την 31η Δεκεμβρίου **2025**.

Or. it

Τροπολογία 296 **Herbert Dorfmann, Karoline Graswander-Hainz**

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 7 – παράγραφος 8 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Όσον αφορά τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, κράτος μέλος μπορεί να επιλέγει να επιβάλλει, έως την 31η Δεκεμβρίου 2019, διόδια και τέλη χρήσης μόνον σε οχήματα με μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος τουλάχιστον 12 τόνων, εφόσον

Τροπολογία

διαγράφεται

θεωρεί ότι η επέκταση του μέτρου σε οχήματα με βάρος χαμηλότερο των 12 τόνων θα επέφερε:

α) σημαντικές δυσμενείς επιπτώσεις επί της ελεύθερης ροής της κυκλοφορίας, του περιβάλλοντος, των επιπέδων θορύβου, της συμφόρησης, της υγείας, ή της οδικής ασφάλειας, λόγω της εκτροπής της κυκλοφορίας·

β) διοικητικές δαπάνες πάνω από το 30 % του πρόσθετου εισοδήματος το οποίο θα είχε δημιουργηθεί από την επέκταση αυτή.

Or. de

Τροπολογία 297
Herbert Dorfmann, Karoline Graswander-Hainz

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 7 – παράγραφος 8 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη που επιλέγουν να επιβάλλουν διόδια ή τέλη χρήσης ή αμφότερα μόνο σε οχήματα με μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος τουλάχιστον 12 τόνων ενημερώνουν την Επιτροπή για την απόφασή τους και για τους λόγους που τα οδήγησαν σε αυτήν.

διαγράφεται

Or. de

Τροπολογία 298
Lars Adaktusson

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3
Οδηγία 1999/62/EK
Άρθρο 7 – παράγραφος 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

9. Από την 1η Ιανουαρίου 2020, τα διόδια και τα τέλη χρήσης που εφαρμόζονται στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα εφαρμόζονται σε όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

διαγράφεται

Or. en

Αιτιολόγηση

Επικουρικότητα. Η απόφαση επί του συγκεκριμένου ζητήματος θα πρέπει να επαφίεται στα κράτη μέλη.

Τροπολογία 299
Andor Deli

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3
Οδηγία 1999/62/ΕΕ
Άρθρο 7 – παράγραφος 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(9) Από την 1η Ιανουαρίου 2020, τα διόδια και τα τέλη χρήσης που εφαρμόζονται στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα εφαρμόζονται σε όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

(9) Τα διόδια και τα τέλη χρήσης που εφαρμόζονται στα βαρέα φορτηγά οχήματα και σε άλλα βαρέα επαγγελματικά οχήματα (πούλμαν και λεωφορεία) μπορούν να εισάγονται ή να διατηρούνται ανεξάρτητα το ένα από το άλλο.

Or. hu

Αιτιολόγηση

Στην περίπτωση των πούλμαν και των λεωφορείων, η λήψη αποφάσεων σχετικά με την εισαγωγή και/ή τη διατήρηση διοδίων με βάση την απόσταση ή χρονοεξαρτώμενων τελών χρήσης θα πρέπει να παραμείνει στην αποκλειστική αρμοδιότητα των κρατών μελών. Ο τρόπος χρήσης των πούλμαν και των λεωφορείων διαφέρει από τον τρόπο με τον οποίο χρησιμοποιούνται τα βαρέα φορτηγά οχήματα και ο αντίκτυπός τους στο περιβάλλον είναι ευνοϊκότερος· επομένως, δεν είναι σκόπιμο το σύστημα διοδίων για τα βαρέα φορτηγά οχήματα να ισχύει και για αυτά τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

Τροπολογία 300

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 7 – παράγραφος 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

9. Από την 1η Ιανουαρίου 2020, τα διόδια και τα τέλη χρήσης που εφαρμόζονται στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα εφαρμόζονται σε όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

Τροπολογία

9. Από την 1η Ιανουαρίου 2020, τα διόδια και τα τέλη χρήσης που εφαρμόζονται στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα εφαρμόζονται σε όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα **και στα μικρά φορτηγά αυτοκίνητα που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων.**

Or. en

Τροπολογία 301

Inés Ayala Sender

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3

Οδηγία 1999/62/ΕΚ

Άρθρο 7 – παράγραφος 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

9. Από την 1η Ιανουαρίου 2020, τα διόδια και τα τέλη χρήσης που εφαρμόζονται στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα εφαρμόζονται σε όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

Τροπολογία

9. Από την 1η Ιανουαρίου 2020, τα διόδια και τα τέλη χρήσης που εφαρμόζονται στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα **μπορεί να** εφαρμόζονται σε όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

Or. en

Αιτιολόγηση

Ένας από τους στόχους της νομοθεσίας περί τελών υποδομής και εξωτερικού κόστους πρέπει να είναι η θέσπιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ ανταγωνιστικών τρόπων μεταφοράς. Προκειμένου να αποφευχθούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και να διασφαλιστεί η βέλτιστη ισορροπία των διαφορετικών τρόπων μεταφοράς, η νομοθεσία της ΕΕ πρέπει να διασφαλίσει συγκρίσιμο επίπεδο φορολογίας για όλους τους ανταγωνιστικούς τρόπους μεταφοράς, λαμβάνοντας υπόψη όλους τους σχετικούς φόρους, τα τέλη και τους δασμούς.

Τροπολογία 302
Markus Ferber, Markus Pieper

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3
Οδηγία 1999/62/ΕΚ
Άρθρο 7 – παράγραφος 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα διόδια και τα τέλη χρήσης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα αφενός και για ελαφρά οχήματα αφετέρου μπορούν να θεσπιστούν ή να διατηρηθούν ανεξάρτητα το ένα από το άλλο.

Τροπολογία

Τα διόδια και τα τέλη χρήσης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα αφενός και για ελαφρά οχήματα αφετέρου μπορούν να θεσπιστούν ή να διατηρηθούν ανεξάρτητα το ένα από το άλλο. ***Επιπλέον, μπορούν να εισαχθούν ή να διατηρηθούν τέλη χρήσης σε διευρωπαϊκά οδικά δίκτυα ή σε παράπλευρες οδούς χωρίς να υπάρχει μεταξύ τους αλληλεξάρτηση.***

Or. de

Τροπολογία 303
Georges Bach, Claudia Schmidt, Markus Ferber

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3
Οδηγία 1999/62/ΕΚ
Άρθρο 7 – παράγραφος 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα διόδια και τα τέλη χρήσης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα αφενός και για ελαφρά οχήματα αφετέρου μπορούν να θεσπιστούν ή να διατηρηθούν ανεξάρτητα το ένα από το άλλο.

Τροπολογία

Τα διόδια και τα τέλη χρήσης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα ***και μικρά φορτηγά αυτοκίνητα που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων*** αφενός και για ελαφρά οχήματα αφετέρου μπορούν να θεσπιστούν ή να διατηρηθούν ανεξάρτητα το ένα από το άλλο.

Or. en

Τροπολογία 304
Dominique Riquet

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3
Οδηγία 1999/62/ΕΚ
Άρθρο 7 – παράγραφος 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα διόδια και τα τέλη χρήσης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα αφενός και για ελαφρά οχήματα αφετέρου μπορούν να θεσπιστούν ή να διατηρηθούν ανεξάρτητα το ένα από το άλλο.

Τροπολογία

Μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2023, τα διόδια και τα τέλη χρήσης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα αφενός και για ελαφρά οχήματα αφετέρου μπορούν να θεσπιστούν ή να διατηρηθούν ανεξάρτητα το ένα από το άλλο.

Or. fr

Αιτιολόγηση

Είναι σκόπιμο να εναρμονιστούν οι κανόνες για τα επαγγελματικά οχήματα, είτε είναι ελαφρά είτε βαρέα.

Τροπολογία 305
Michael Cramer, Karima Delli

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3
Οδηγία 1999/62/ΕΚ
Άρθρο 7 – παράγραφος 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα διόδια και τα τέλη χρήσης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα αφενός και για ελαφρά οχήματα αφετέρου μπορούν να θεσπιστούν ή να διατηρηθούν ανεξάρτητα το ένα από το άλλο.

Τροπολογία

Μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2022, τα διόδια και τα τέλη χρήσης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα αφενός και για ελαφρά οχήματα αφετέρου μπορούν να θεσπιστούν ή να διατηρηθούν ανεξάρτητα το ένα από το άλλο.

Or. en