

**Ο ΠΕΡΙ ΕΠΙΒΟΛΗΣ ΤΕΛΩΝ ΣΤΑ ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΠΟΥ
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝ ΟΡΙΣΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΝΟΜΟΣ**

Για σκοπούς εναρμόνισης με την πράξη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας
με τίτλο –

Επίσημη «Οδηγία 2006/38/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του
Εφημερίδα της Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 2006, για την τροποποίηση της Οδηγίας
Ε.Ε.: 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της
L 157, 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα
09.06.2006, που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής»,
σελ. 08.

Επίσημη
Εφημερίδα της
Ε.Ε.:
L 187,
20.07.1999,
σελ. 42.

Η Βουλή των Αντιπροσώπων ψηφίζει ως ακολούθως:

Συνοπτικός 1. Ο παρών Νόμος θα αναφέρεται ως ο περί Επιβολής Τελών στα
τίτλος. Βαρέα Φορτηγά Οχήματα που Χρησιμοποιούν Ορισμένα Έργα
Υποδομής Νόμος του 2009.

Ερμηνεία. 2. Στον παρόντα Νόμο, εκτός αν από το κείμενο προκύπτει
διαφορετική έννοια –

«Δημοκρατία» σημαίνει την Κυπριακή Δημοκρατία

Επίσημη «διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο» σημαίνει το οδικό δίκτυο, που ορίζεται
Εφημερίδα της στο Τμήμα 2 του Παραρτήματος Ι της Απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ
Ε.Ε.: του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης
Ιουλίου 1996, περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την

L 228, ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως αυτό
09.09.1996, παρουσιάζεται σε χάρτες και περιγράφεται στο Παράρτημα II της εν
σελ. 1. λόγω Απόφασης, καθώς και στο τμήμα ΣΤ' του Κεφαλαίου 8 του
Παραρτήματος 2 της Συνθήκης Προσχώρησης του 2003·

«διόδια» σημαίνει το ποσό που πρέπει να καταβάλλεται για την
πραγματοποιούμενη από όχημα συγκεκριμένη διαδρομή επί της
υποδομής που αναφέρεται στο εδάφιο (1) του άρθρου 4 του
παρόντος Νόμου και το οποίο καθορίζεται με βάση τη διανυόμενη
απόσταση και τον τύπο του οχήματος·

«διόδια εκ παραχωρήσεως» σημαίνει διόδια, που επιβάλλονται από
τον ανάδοχο σύμβασης παραχώρησης, σύμφωνα με τη σύμβαση
παραχώρησης δημόσιων έργων ή τη σύμβαση παραχώρησης
υπηρεσιών·

«κόστος κατασκευής» σημαίνει το κόστος που συνδέεται με την
κατασκευή και στο οποίο δύναται να συμπεριλαμβάνεται και το
χρηματοδοτικό κόστος-

- νέων υποδομών ή νέων βελτιώσεων υποδομής,
συμπεριλαμβανομένων των σημαντικών δομικών επισκευών, ή

- υποδομών ή βελτιώσεων υποδομής, συμπεριλαμβανομένων
σημαντικών δομικών επισκευών, που περατώθηκαν τριάντα το
μέγιστο έτη πριν από τις 10 Ιουνίου 2008 και για τις οποίες
λειτούργούσαν ήδη, κατά τις 10 Ιουνίου 2008, ρυθμίσεις περί
διοδίων, ή που περατώθηκαν τριάντα το μέγιστο έτη πριν από την
καθιέρωση τυχόν νέων ρυθμίσεων περί διοδίων, που εισήχθησαν
μετά τις 10 Ιουνίου 2008:

Νοείται ότι, το κόστος υποδομών ή βελτιώσεων υποδομής που

περατώθηκαν πριν από τις πιο πάνω ημερομηνίες, μπορεί επίσης να θεωρείται ως κόστος κατασκευής, εφόσον:

- (i) έχει θεσπιστεί σύστημα διοδίων, το οποίο προβλέπει την ανάκτηση του κόστους αυτού μέσω σύμβασης με φορέα λειτουργίας συστήματος διοδίων ή μέσω άλλων νομικών πράξεων ισοδύναμου αποτελέσματος, που έχουν αρχίσει να ισχύουν πριν από τις 10 Ιουνίου 2008, ή
- (ii) μπορεί να αποδειχθεί ότι η κατασκευή της συγκεκριμένης υποδομής εξαρτήθηκε από το εάν η υποδομή αυτή θα είχε εκ σχεδιασμού διάρκεια ζωής άνω των τριάντα ετών:

Νοείται περαιτέρω ότι, σε κάθε περίπτωση, το ποσοστό του κόστους κατασκευής που λαμβάνεται υπόψη, δεν πρέπει να υπερβαίνει το ποσοστό της υφιστάμενης εκ σχεδιασμού διάρκειας ζωής των κατασκευαστικών στοιχείων της υποδομής, η οποία απέμεινε κατά τις 10 Ιουνίου 2008 ή κατά την ημερομηνία εισαγωγής των νέων ρυθμίσεων περί διοδίων, εάν η ημερομηνία αυτή είναι μεταγενέστερη:

Νοείται έτι περαιτέρω ότι, το κόστος υποδομών ή βελτιώσεων υποδομής δύναται να συμπεριλαμβάνει τυχόν ειδικές δαπάνες υποδομής που αποσκοπούν στη μείωση των οχλήσεων, οι οποίες σχετίζονται με το θόρυβο ή στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, καθώς και τα ποσά που όντως κατέβαλε ο φορέας λειτουργίας και αντιστοιχούν σε αντικειμενικά περιβαλλοντικά στοιχεία, στα οποία περιλαμβάνεται, μεταξύ άλλων, η προστασία έναντι της μόλυνσεως του εδάφους.

«κράτος μέλος» σημαίνει κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης

«όχημα» σημαίνει όχημα με κινητήρα ή συνδυασμό αρθρωτών οχημάτων, που προορίζονται ή χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και έχουν μέγιστο επιτρεπόμενο μικτό βάρος άνω των τριάμισι τόνων

Πρώτο
Παράρτημα.

«όχημα της κατηγορίας «EURO 0», «EURO I», «EURO II», «EURO III», «EURO IV», «EURO V», «EEV»» σημαίνει όχημα που τηρεί τα όρια εκπομπών, τα οποία αναφέρονται στο Πρώτο Παράρτημα του παρόντος Νόμου

«σημαντικές δομικές επισκευές» σημαίνει τις δομικές επισκευές, πλην των επισκευών που δεν παρουσιάζουν πλέον τρέχον όφελος για τους χρήστες της οδού, ή άλλες κατασκευαστικές εργασίες

«σταθμισμένο μέσο ύψος διοδίων» σημαίνει τα συνολικά έσοδα που προκύπτουν, μέσω των διοδίων, κατά τη διάρκεια μιας δεδομένης περιόδου, διαιρούμενα διά του αριθμού των οχηματοχιλιομέτρων που διανύθηκαν επί του συγκεκριμένου δικτύου, στο οποίο εφαρμόζονται διόδια κατά την περίοδο αυτή:

Νοείται ότι, τόσο τα έσοδα, όσο και τα οχηματοχιλιόμετρα υπολογίζονται για οχήματα, για τα οποία ισχύουν τα διόδια

12(I) του 2006.

«σύμβαση παραχώρησης δημόσιων έργων» έχει την έννοια που αποδίδεται στον όρο αυτό από τον περί του Συντονισμού των Διαδικασιών Σύναψης Δημόσιων Συμβάσεων Προμηθειών, Έργων και Υπηρεσιών και για Συναφή Θέματα Νόμο του 2006, όπως αυτός εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται

«σύμβαση παραχώρησης υπηρεσιών» έχει την έννοια που αποδίδεται στον όρο αυτό από τον περί του Συντονισμού των

Διαδικασιών Σύναψης Δημόσιων Συμβάσεων Προμηθειών, Έργων και Υπηρεσιών και για Συναφή Θέματα Νόμο, όπως αυτός εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται

Επίσημη «Συνθήκη» σημαίνει τη Συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Εφημερίδα της Κοινότητας
Ε.Ε.:
C 325,
24.12.2002.

35(III) του 2003 «Συνθήκη Προσχώρησης του 2003» σημαίνει τη Συνθήκη Προσχώρησης της Τσεχικής Δημοκρατίας, της Δημοκρατίας της Εσθονίας, της Κυπριακής Δημοκρατίας, της Δημοκρατίας της Λετονίας, της Δημοκρατίας της Λιθουανίας, της Δημοκρατίας της Ουγγαρίας, της Δημοκρατίας της Μάλτας, της Δημοκρατίας της Πολωνίας, της Δημοκρατίας της Σλοβενίας και της Σλοβακικής Δημοκρατίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, την οποία η Δημοκρατία έχει κυρώσει με τον περί της Συνθήκης Προσχώρησης της Τσεχικής 4(III) του 2004. Δημοκρατίας, της Δημοκρατίας της Εσθονίας, της Κυπριακής Δημοκρατίας, της Δημοκρατίας της Λετονίας, της Δημοκρατίας της Λιθουανίας, της Δημοκρατίας της Ουγγαρίας, της Δημοκρατίας της Μάλτας, της Δημοκρατίας της Πολωνίας, της Δημοκρατίας της Σλοβενίας και της Σλοβακικής Δημοκρατίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση (Κυρωτικό) Νόμο του 2003

«τέλος χρήσης» σημαίνει το καθορισμένο ποσό, η πληρωμή του οποίου δημιουργεί το δικαίωμα χρήσης της υποδομής που αναφέρεται στο εδάφιο (1) του άρθρου 4 του παρόντος Νόμου, από ένα όχημα και για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα

«τύπος οχήματος» σημαίνει την κατηγορία, στην οποία εντάσσεται το όχημα, ανάλογα με τον αριθμό αξόνων, τις διαστάσεις ή το βάρος του ή σύμφωνα με άλλη ταξινόμηση των κριτηρίων που διέπουν το όχημα,

Δεύτερο
Παράρτημα.

ανάλογα με τη ζημία που προκαλείται στις οδούς, όπως τα κριτήρια αυτά αναφέρονται στο Δεύτερο Παράρτημα του παρόντος Νόμου, υπό την προϋπόθεση ότι το χρησιμοποιούμενο σύστημα ταξινόμησης βασίζεται σε χαρακτηριστικά του οχήματος, τα οποία είτε αναφέρονται στα έγγραφα του οχήματος που χρησιμοποιούνται σε όλα τα κράτη μέλη είτε είναι εμφανή·

«Φορέας Διαχείρισης» σημαίνει το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων·

«χρηματοδοτικό κόστος» σημαίνει τον τόκο για δάνεια ή και την απόδοση της τυχόν μετοχικής χρηματοδότησης από τους μετόχους.

Πεδίο
εφαρμογής.

3. Ο παρών Νόμος εφαρμόζεται στο καθορισμένο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο που βρίσκεται στην επικράτεια της Δημοκρατίας.

Προϋποθέσεις
εισαγωγής και
διατήρησης
διοδίων και
τελών χρήσης.

4.-(1) Η εισαγωγή και διατήρηση διοδίων και τελών χρήσης στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο ή σε τμήμα του δικτύου αυτού μπορεί να γίνει μόνο υπό τις προϋποθέσεις, που προβλέπονται στις παραγράφους (α) έως και (γ) του εδαφίου (2) του παρόντος άρθρου:

Νοείται ότι, δεν θίγεται το δικαίωμα εισαγωγής και διατήρησης διοδίων ή και τελών χρήσης σε οδούς που δεν περιλαμβάνονται στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, μεταξύ άλλων, στις παράλληλες οδούς, στις οποίες δύναται να εκτρέπεται η κυκλοφορία από το διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο ή που βρίσκονται σε άμεσο ανταγωνισμό με ορισμένα τμήματα του δικτύου αυτού, ή σε άλλους τύπους οχημάτων με κινητήρα που δεν εμπίπτουν στον ορισμό του "οχήματος" στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, υπό την προϋπόθεση ότι η επιβολή διοδίων ή και τελών χρήσης στις οδούς αυτές δεν εισάγει διακρίσεις εις βάρος της διεθνούς κυκλοφορίας και δεν έχει ως αποτέλεσμα στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων παραγόντων:

Νοείται περαιτέρω ότι, στην περίπτωση που επιλεγεί η διατήρηση ή και καθιέρωση διοδίων ή και δικαιώματος χρήσης μόνο σε τμήματα του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου, οι προκύπτουσες εξαιρέσεις για τα υπόλοιπα τμήματα, για λόγους όπως η απομόνωσή τους ή τα χαμηλά επίπεδα συμφόρησης ή ρύπανσης ή όπου τούτο είναι ουσιώδους σημασίας για την εισαγωγή μιας νέας ρύθμισης περί διοδίων, δεν πρέπει να έχουν ως αποτέλεσμα τυχόν διακρίσεις εις βάρος της διεθνούς κυκλοφορίας.

(2) Η εισαγωγή και διατήρηση διοδίων ή και τελών χρήσης στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο είναι δυνατή εφόσον αυτά:

(α) εφαρμόζονται μόνο σε οχήματα με μέγιστο επιτρεπόμενο μικτό βάρος δώδεκα τόνων και άνω:

Νοείται ότι, σε περίπτωση εφαρμογής διοδίων ή και τελών χρήσης σε οχήματα κάτω από αυτό το όριο βάρους, εφαρμόζονται οι διατάξεις του παρόντος Νόμου:

Νοείται περαιτέρω ότι η εισαγωγή και διατήρηση διοδίων ή και τελών χρήσης στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο εφαρμόζεται για όλα τα οχήματα από την 1η Ιανουαρίου 2012:

Νοείται έτι περαιτέρω ότι, η καθολική εφαρμογή μπορεί να μην εφαρμοστεί με την επέκταση των διοδίων σε οχήματα κάτω των δώδεκα τόνων, στις περιπτώσεις που αυτή:

(i) δημιουργεί σημαντικά αντίξοες συνθήκες για την ελεύθερη ροή της κυκλοφορίας, το περιβάλλον, τα επίπεδα θορύβου,

τη συμφόρηση ή την υγεία, ή

(ii) συνεπάγεται διοικητικό κόστος που υπερβαίνει το τριάντα τοις εκατόν των πρόσθετων εσόδων που δημιουργούνται

(β) δεν επιβάλλονται ταυτοχρόνως σε μια συγκεκριμένη κατηγορία οχημάτων για τη χρήση ενός και του αυτού τμήματος οδού:

Νοείται ότι, μπορούν να εισαχθούν διόδια σε δίκτυα όπου εισπράττονται τέλη χρήσης, για τη χρήση γεφυρών, σιράγγων και ορεινών διαβάσεων

(γ) δεν εισάγουν, άμεσα ή έμμεσα, διακρίσεις λόγω της ιθαγένειας του μεταφορέα, της χώρας ή του τόπου, όπου είναι εγκατεστημένος ο μεταφορέας ή όπου έχει εκδοθεί η άδεια κυκλοφορίας του οχήματος, ή της προέλευσης ή του προορισμού της μεταφοράς.

(3) Μειωμένο ύψος διοδίων ή τελών χρήσης ή απαλλαγές από την υποχρέωση καταβολής διοδίων ή τελών χρήσης, δύνανται επίσης να εισαχθούν για τα οχήματα που εξαιρούνται από την υποχρέωση εγκατάστασης και χρήσης συσκευής ελέγχου, δυνάμει του Κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ης Δεκεμβρίου 1985 σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών, όπως έχει τροποποιηθεί από τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 432/2004 της Επιτροπής, της 5ης Μαρτίου 2004, για την όγδοη προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο του Κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ης Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών:

Επίσημη
Εφημερίδα της
Ε.Ε.:
L. 370,
31.12.1985,
σελ. 08.
Επίσημη
Εφημερίδα της
Ε.Ε.:

L. 71,
10.03.2004,
σελ. 03.

Νοείται ότι, μειωμένο ύψος διοδίων ή τελών χρήσης ή απαλλαγές από την υποχρέωση καταβολής διοδίων ή τελών χρήσης μπορούν να εφαρμοστούν και στις περιπτώσεις των οχημάτων, για τα οποία προβλέπονται μειωμένοι συντελεστές φόρων ή φοροαπαλλαγές επί οχημάτων ως ακολούθως:

(i) για τα οχήματα εθνικής ή πολιτικής άμυνας, τα οχήματα των πυροσβεστικών υπηρεσιών και των άλλων υπηρεσιών εκτάκτου ανάγκης καθώς και των σωμάτων ασφαλείας και για τα οχήματα συντήρησης των οδών·

(ii) για τα οχήματα που μόνον περιστασιακά κυκλοφορούν σε δημόσιες οδούς της Δημοκρατίας, στα οποία έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας και χρησιμοποιούνται από φυσικά ή νομικά πρόσωπα, των οποίων κύρια δραστηριότητα δεν είναι η μεταφορά εμπορευμάτων, υπό τον όρο ότι οι πραγματοποιούμενες από τα οχήματα αυτά μεταφορές δεν συνεπάγονται στρεβλώσεις του ανταγωνισμού.

(4) Δεδομένου ότι οι δομές τελών που συνεπάγονται εκπτώσεις ή μειώσεις διοδίων για τους συχνούς χρήστες μπορούν να οδηγήσουν σε πραγματική εξοικονόμηση διοικητικών δαπανών για το φορέα λειτουργίας, μπορούν να εισαχθούν τέτοιες εκπτώσεις ή μειώσεις, εφόσον:

(α) τηρούν τους όρους της παραγράφου (α) του εδαφίου (9),

(β) είναι σύμφωνες προς τη Συνθήκη και ιδίως προς τα άρθρα

12, 49, 86 και 87 αυτής,

- (γ) δεν στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
- (δ) η προκύπτουσα δομή τελών είναι γραμμική, αναλογική, προσφέρεται σε όλους τους χρήστες επί ίσοις όροις και δεν επιφέρει μετακύλιση του πρόσθετου κόστους σε άλλους χρήστες υπό τη μορφή υψηλότερων διοδίων:

Νοείται ότι, αυτές οι εκπτώσεις ή μειώσεις δεν υπερβαίνουν το δεκατρία τοις εκατόν των διοδίων που καταβάλλουν ισοδύναμα οχήματα, τα οποία δεν είναι επιλέξιμα για έκπτωση ή μείωση.

(5) Οι ρυθμίσεις για την είσπραξη διοδίων ή και τελών χρήσης δε δύνανται να θέτουν, από οικονομική ή άλλη άποψη, τους μη τακτικούς χρήστες του οδικού δικτύου σε αδικαιολόγητα μειονεκτική θέση και σε περίπτωση που τα διόδια ή και τέλη χρήσης εισπράττονται αποκλειστικά μέσω συστήματος που απαιτεί τη χρήση συσκευής εγκατεστημένης επί του οχήματος, ο Φορέας Διαχείρισης οφείλει να έχει διαθέσιμες τις κατάλληλες συσκευές, οι οποίες εγκαθίστανται στο όχημα βάσει εύλογων διοικητικών και οικονομικών ρυθμίσεων.

(6) Τα τέλη χρήσης, συμπεριλαμβανομένων των διοικητικών εξόδων, για όλες τις κατηγορίες οχημάτων, καθορίζονται από το Φορέα Διαχείρισης και δεν υπερβαίνουν τα μέγιστα όρια που ορίζονται στο Τρίτο Παράρτημα του παρόντος Νόμου.

Τρίτο
Παράρτημα.

(7) Το ύψος των τελών χρήσης είναι ανάλογο με τη διάρκεια της χρήσης της υποδομής:

Νοείται ότι, ο Φορέας Διαχείρισης μπορεί να εφαρμόζει μόνον ετήσια τέλη χρήσης για τα οχήματα στα οποία έχει χορηγήσει άδεια κυκλοφορίας.

(8) Τα διόδια βασίζονται μόνο στην αρχή της ανάκτησης του κόστους των υποδομών· ειδικότερα, το σταθμισμένο μέσο ύψος των διοδίων συναρτάται με το κόστος κατασκευής και το κόστος λειτουργίας, συντήρησης και ανάπτυξης του σχετικού δικτύου υποδομής:

Νοείται ότι, το σταθμισμένο μέσο ύψος των διοδίων μπορεί να περιλαμβάνει επίσης απόδοση επί του κεφαλαίου ή περιθώριο κέρδους βάσει των συνθηκών της αγοράς.

(9) (α) Με την επιφύλαξη του σταθμισμένου μέσου ύψους των διοδίων που αναφέρεται στο εδάφιο (8), ο Φορέας Διαχείρισης μπορεί να διαφοροποιήσει το ύψος των διοδίων για λόγους, όπως η καταπολέμηση των περιβαλλοντικών ζημιών, η αντιμετώπιση των συμφορήσεων, η ελαχιστοποίηση των ζημιών της υποδομής, η βελτιστοποίηση της χρήσης της συγκεκριμένης υποδομής ή η προαγωγή της οδικής ασφάλειας, εφόσον μια τέτοια διαφοροποίηση-

(i) είναι ανάλογη προς τον επιδιωκόμενο στόχο,

(ii) είναι διαφανής και χωρίς διακρίσεις, ιδίως όσον αφορά την ιθαγένεια του μεταφορέα, τη χώρα ή τον τόπο εγκατάστασης του μεταφορέα ή έκδοσης της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος, και την προέλευση ή τον προορισμό της μεταφοράς,

(iii) δεν αποσκοπεί στην αποκόμιση πρόσθετων εσόδων από

διόδια:

Νοείται ότι, οποιαδήποτε τυχόν μη σκόπιμη αύξηση των εσόδων, η οποία οδηγεί σε σταθμισμένο μέσο ύψος διοδίων που δεν συμφωνεί με τις πρόνοιες του εδαφίου (8), αντισταθμίζεται μέσω μεταβολών στη διάρθρωση της διαφοροποίησης, οι οποίες πρέπει να τίθενται σε εφαρμογή εντός δύο ετών από το τέλος της οικονομικής χρήσης κατά την οποία προέκυψαν τα πρόσθετα έσοδα,

(iv) τηρεί τα ανώτατα όρια του κατωφλίου ευελιξίας που καθορίζονται στην παράγραφο (β).

(β) Με την επιφύλαξη των όρων της παραγράφου (α), τα διόδια μπορούν να διαφοροποιούνται ανάλογα με:

Πρώτο
Παράρτημα.

(i) την κατηγορία εκπομπής EURO, όπως αυτή καθορίζεται στο Πρώτο Παράρτημα του παρόντος Νόμου, συμπεριλαμβανομένου του επιπέδου των μικροσωματιδίων PM και οξειδίων του αζώτου (NO_x), υπό την προϋπόθεση ότι ουδέποτε τα διόδια υπερβαίνουν κατά ποσοστό άνω του εκατόν τοις εκατόν τα διόδια που επιβάλλονται για ισοδύναμα οχήματα τα οποία πληρούν τα αυστηρότερα πρότυπα εκπομπών,

(ii) τη στιγμή της ημέρας και τον τύπο ημέρας ή εποχής, υπό την προϋπόθεση ότι:

(αα) ουδέποτε τα διόδια υπερβαίνουν κατά ποσοστό άνω του εκατόν τοις εκατόν τα διόδια που χρεώνονται κατά τη φθηνότερη περίοδο της ημέρας, το φθηνότερο τύπο

ημέρας ή εποχής, ή

(ββ) όταν η φθηνότερη περίοδος έχει μηδενικό ύψος διοδίων, η κύρωση για την ακριβότερη στιγμή της ημέρας, και τον ακριβότερο τύπο ημέρας ή εποχής, δεν υπερβαίνει το πενήντα τοις εκατόν του επιπέδου των διοδίων που θα εφαρμόζονταν άλλως στο εν λόγω όχημα:

Νοείται ότι, η διαφοροποίηση του ύψους των διοδίων που επιβάλλονται σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο θα πρέπει να γίνει το αργότερο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2010, ή, σε περίπτωση παραχωρήσεων, κατά τη στιγμή της ανανέωσης της συγκεκριμένης σύμβασης παραχώρησης· ο Φορέας Διαχείρισης μπορεί να παρεκκλίνει από την απαίτηση αυτή στην περίπτωση που-

(i) τούτο θα μπορούσε να υποσκάψει σοβαρά τη συνέπεια των συστημάτων υποβολής διοδίων στο έδαφος της Δημοκρατίας,

(ii) για το συγκεκριμένο σύστημα διοδίων, δεν θα ήταν τεχνικώς εφαρμόσιμη η καθιέρωση της διαφοροποίησης αυτής, ή

(iii) τούτο θα μπορούσε να οδηγήσει στο να παρακάμπτουν τα πλέον ρυπογόνα οχήματα το διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο με επακόλουθες συνέπειες στην οδική ασφάλεια και την υγεία του κοινού.

(γ) Με την επιφύλαξη των όρων της παραγράφου (α), το ύψος των διοδίων μπορεί, σε έκτακτες περιπτώσεις, για συγκεκριμένα έργα υψηλού Ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, να διαφοροποιείται με άλλο τρόπο, προκειμένου να διασφαλίζεται η εμπορική βιωσιμότητα των

εν λόγω έργων, όταν αυτά είναι εκτεθειμένα σε άμεσο ανταγωνισμό με άλλους τρόπους μεταφοράς για οχήματα· η επακόλουθη διάρθρωση της χρέωσης πρέπει να είναι γραμμική, αναλογική, δημοσιοποιημένη, να είναι προσιτή σε όλους τους χρήστες ισότιμα και δεν πρέπει να οδηγεί σε πρόσθετο κόστος το οποίο θα μετακυλύεται σε άλλους χρήστες υπό την μορφή υψηλότερων διοδίων.

(10) Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, που αφορούν την υποδομή σε ορεινές περιοχές ο Φορέας Διαχείρισης, μπορεί να εφαρμόζει προσαύξηση στα διόδια συγκεκριμένων τμημάτων του οδικού δικτύου-

(α) τα οποία εμφανίζουν οξεία συμφόρηση που επηρεάζει την ελεύθερη κυκλοφορία οχημάτων, ή

(β) των οποίων η χρήση από τα οχήματα προκαλεί σημαντική περιβαλλοντική ζημία,

υπό την προϋπόθεση ότι:

(i) τα έσοδα από την προσαύξηση επενδύονται σε έργα προτεραιότητας Ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, όπως αυτά προσδιορίζονται στο Παράρτημα III της Απόφασης αριθ. 884/2004/ΕΚ, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για τροποποίηση της Απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, τα οποία συμβάλλουν άμεσα στην ελάφρυνση της εν λόγω συμφόρησης ή της συγκεκριμένης

Επίσημη
Εφημερίδα της
Ε.Ε.:
L. 204,
04.08.2007,
σελ. 30.
Επίσημη

Εφημερίδα της περιβαλλοντικής ζημιάς και ευρίσκονται στον ίδιο διάδρομο μεταφορών με το οδικό τμήμα στο οποίο επιβάλλεται η Ε.Ε.: προσαύξηση, L. 228, 09.09.1996, σελ. 1.

(ii) η προσαύξηση, η οποία μπορεί να επιβάλλεται σε διόδους που διαφοροποιούνται σύμφωνα με το εδάφιο (9), δεν υπερβαίνει το δεκαπέντε τοις εκατόν του σταθμισμένου μέσου ύψους διοδίων που υπολογίζεται σύμφωνα με το εδάφιο (8), εκτός από την περίπτωση κατά την οποία το παραγόμενο εισόδημα επενδύεται σε διασυνοριακά τμήματα σχεδίων προτεραιότητας Ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, τα οποία αφορούν υποδομή σε ορεινές περιοχές, οπότε η προσαύξηση δεν μπορεί να υπερβαίνει το είκοσι πέντε τοις εκατόν,

(iii) η εφαρμογή της προσαύξησης δεν οδηγεί σε αθέμιτη μεταχείριση της εμπορικής κίνησης σε σχέση με άλλους χρήστες του οδικού δικτύου,

(iv) η περίοδος κατά την οποία εφαρμόζεται η προσαύξηση καθορίζεται και περιορίζεται εκ των προτέρων και αντιστοιχεί, όσον αφορά το αναμενόμενο εισόδημα, στα χρηματοοικονομικά σχέδια και την ανάλυση κόστους/ωφέλειας.

(11) Όταν ένας οδηγός αδυνατεί να προσκομίσει, σε περίπτωση ελέγχου, τα έγγραφα του οχήματος που απαιτούνται για την εξακρίβωση των πληροφοριών οι οποίες αναφέρονται στο σημείο (α) της υποπαραγράφου (ii) της παραγράφου (β) του εδαφίου (9) και του τύπου του οχήματος, ο Φορέας Διαχείρισης μπορεί να

εφαρμόζει διόδια του ανωτάτου επιπέδου που ισχύει για τη συγκεκριμένη κατηγορία οχήματος.

Πρόσθετες
ρυθμίσεις.

5.-(1) Κατά τον καθορισμό των επιπέδων του σταθμισμένου μέσου ύψους διοδίων που επιβάλλονται για το συγκεκριμένο δίκτυο υποδομής ή για σαφώς καθορισμένο τμήμα του δικτύου αυτού, λαμβάνεται υπόψη το κάθε είδους κόστος που προβλέπεται στο εδάφιο (8) του άρθρου 4 του παρόντος Νόμου:

Νοείται ότι, το κόστος που λαμβάνεται υπόψη, αφορά το δίκτυο ή το τμήμα του δικτύου, για το οποίο επιβάλλονται διόδια, και τα οχήματα στα οποία επιβάλλονται τα διόδια:

Νοείται περαιτέρω ότι, ο Φορέας Διαχείρισης μπορεί να επιλέξει τη μη ανάκτηση του κόστους αυτού μέσω εισοδήματος εκ διοδίων ή να ανακτά μόνο ένα ποσοστό εκ του κόστους.

(2) Τα διόδια καθορίζονται σύμφωνα με το εδάφιο (1) του άρθρου 4 του παρόντος Νόμου, καθώς και σύμφωνα με το εδάφιο (1) του παρόντος άρθρου.

Τέταρτο
Παράρτημα.

(3) (α) Όσον αφορά νέες ρυθμίσεις περί διοδίων, πλην των ρυθμίσεων που αφορούν διόδια εκ παραχωρήσεως, που θεσπίζονται από τη Δημοκρατία μετά τις 10 Ιουνίου 2008, το κόστος υπολογίζεται με τη μέθοδο που στηρίζεται στις βασικές αρχές υπολογισμού που εκτίθεται στο Τέταρτο Παράρτημα του παρόντος Νόμου.

(β) Όσον αφορά νέα διόδια εκ παραχωρήσεως, που θεσπίζονται

Τέταρτο
Παράρτημα.

μετά τις 10 Ιουνίου 2008, το ανώτατο επίπεδο των διοδίων είναι ισοδύναμο προς ή κατώτερο από το επίπεδο, το οποίο θα προέκυπτε από τη χρησιμοποίηση μιας μεθοδολογίας στηριζόμενης στις βασικές αρχές υπολογισμού, όπως αυτή καθορίζεται στο Τέταρτο Παράρτημα του παρόντος Νόμου και ο υπολογισμός αυτού του ισοδυνάμου γίνεται με βάση περίοδο αναφοράς εύλογης διάρκειας που ενδείκνυται από τη φύση της σύμβασης παραχώρησης.

(γ) Οι ρυθμίσεις περί διοδίων, οι οποίες ίσχυαν ήδη κατά τις 10 Ιουνίου 2008, ή για τις οποίες έχουν ήδη ληφθεί προσφορές ή απαντήσεις σε προσκλήσεις διαπραγμάτευσης δυνάμει της κατόπιν διαπραγματεύσεων διαδικασίας, στο πλαίσιο διαδικασίας δημόσιων συμβάσεων πριν από τις 10 Ιουνίου 2008, δεν υπόκεινται στις υποχρεώσεις που καθορίζονται στις παραγράφους (α) και (β), εφόσον οι ρυθμίσεις αυτές εξακολουθούν να ισχύουν και υπό τον όρο ότι δεν τροποποιούνται ουσιωδώς.

Συνεργασία με
άλλα κράτη
μέλη.

6. Ο Φορέας Διαχείρισης δύναται να αποφασίσει τη συνεργασία με άλλα κράτη μέλη για τη θέσπιση κοινού συστήματος τελών χρήσης που θα εφαρμόζεται στη Δημοκρατία.

Ανεξαρτησία
τελών χρήσης
και διοδίων σε
σχέση με
άλλους φόρους
και τέλη στις
μεταφορές.

7.-(1) Ο παρών Νόμος δεν παρεμποδίζει τη χωρίς διακρίσεις εφαρμογή εκ μέρους του Φορέα Διαχείρισης:

(α) ειδικών φόρων ή τελών-

- (i) που επιβάλλονται στην καταχώριση του οχήματος, ή
 - (ii) που επιβάλλονται σε οχήματα ή φορτία ιδιάζοντος βάρους ή διαστάσεων·
- (β) τελών στάθμευσης και ειδικών τελών αστικής κυκλοφορίας·
- (γ) ρυθμιστικών τελών ειδικά σχεδιασμένων για την καταπολέμηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης που, συνδέεται με το χρόνο και το χώρο, ή ρυθμιστικών τελών ειδικά σχεδιασμένων για την καταπολέμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένης της χαμηλής ποιότητας της ατμόσφαιρας, σε οποιαδήποτε οδό, ιδίως στις αστικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένων των οδών του διευρωπαϊκού δικτύου που διασχίζουν μία αστική περιοχή.

(2) Ο Φορέας Διαχείρισης προσδιορίζει τη χρησιμοποίηση των εσόδων από τα τέλη για τη χρήση της οδικής υποδομής.

Ποινές.

8.-(1) Κάθε πρόσωπο, που οδηγεί όχημα σε τμήμα οδικού δικτύου, για το οποίο έχουν καθοριστεί διόδια ή και τέλη χρήσης και παραλείπει να καταβάλλει τα διόδια αυτά, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στα άρθρα 4 και 5 του παρόντος Νόμου, ή σε κανονισμούς που εκδίδονται δυνάμει του παρόντος Νόμου, είναι ένοχο αδικήματος και, σε περίπτωση καταδίκης του, υπόκειται σε χρηματική ποινή που δεν υπερβαίνει τις δέκα χιλιάδες ευρώ (€10,000).

(2) Πρόσωπο που, εκ προθέσεως, προξενεί ζημιά σε εγκαταστάσεις

ή συσκευές συλλογής διοδίων ή και τελών χρήσης, ή προσπαθεί να αλλοιώσει τον υπολογισμό και τη χρέωση διοδίων ή και τελών χρήσης από συσκευές που είναι εγκατεστημένες σε όχημα, είναι ένοχο αδικήματος και, σε περίπτωση καταδίκης του, υπόκειται σε ποινή φυλάκισης που δεν υπερβαίνει τους έξι μήνες ή σε χρηματική ποινή που δεν υπερβαίνει τις δέκα χιλιάδες ευρώ (€10,000) ή και στις δυο αυτές ποινές.

Καθορισμός διοδίων και τελών χρήσης. 9. Τα διόδια και τα τέλη χρήσης καθορίζονται με κανονισμούς που εκδίδονται δυνάμει του άρθρου 10 του παρόντος Νόμου.

Κανονισμοί. 10.-(1) Το Υπουργικό Συμβούλιο δύναται να εκδίδει κανονισμούς, που δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας, για την καλύτερη εφαρμογή του παρόντος Νόμου.

(2) Άνευ επηρεασμού της γενικότητας των εξουσιών που παρέχονται από το εδάφιο (1), οι κανονισμοί δύνανται να προνοούν για όλα ή για οποιοδήποτε από τα ακόλουθα θέματα:

- (α) τον υπολογισμό των διοδίων ή και τελών χρήσης·
- (β) τον καθορισμό του ποσού των διοδίων ή και τελών χρήσης·
- (γ) τον τρόπο και τις διαδικασίες συλλογής των διοδίων ή και τελών χρήσης·
- (δ) τις προδιαγραφές των συσκευών συλλογής διοδίων.

ΠΡΩΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

(Άρθρα 2 και 4)

ΟΡΙΑ ΕΚΠΟΜΠΩΝ

1. Όχημα “EURO 0”

Μάζα μονοξειδίου του άνθρακα (CO) g/kWh	Μάζα υδρογονανθράκων (HC) g/kWh	Μάζα οξειδίων του αζώτου (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Οχήματα “EURO I”/“EURO II”

	Μάζα μονοξειδίου του άνθρακα (CO) g/kWh	Μάζα υδρογονανθράκων (HC) g/kWh	Μάζα οξειδίων του αζώτου (NOx) g/kWh	Μάζα αιωρούμενων σωματιδίων (PT) g/kWh
Όχημα “EURO I”	4,9	1,23	9,0	0,4 (¹)
Όχημα “EURO II”	4,0	1,1	7,0	0,15

(¹) Για τους κινητήρες ονομαστικής ισχύος το πολύ 85 kW, στην οριακή τιμή των εκπομπών αιωρούμενων σωματιδίων εφαρμόζεται συντελεστής 1,7.

3. Οχήματα “EURO III”/“EURO IV”/“EURO V”/“EEV”

Η ειδική μάζα του μονοξειδίου του άνθρακα, των συνολικών υδρογονανθράκων, των οξειδίων του αζώτου και των αιωρούμενων σωματιδίων που προσδιορίζεται με τη δοκιμή ESC και η αδιαφάνεια των καυσαερίων που προσδιορίζεται με τη δοκιμή ERL δεν πρέπει να υπερβαίνουν τις ακόλουθες τιμές (²):

	Μάζα μονοξειδίου του άνθρακα (CO) g/kWh	Μάζα υδρογονανθράκων (HC) g/kWh	Μάζα οξειδίων του αζώτου (NOx) g/kWh	Μάζα αιωρούμενων σωματιδίων (PT) g/kWh	Καυσαέρια m ⁻¹
Όχημα “EURO III”	2,1	0,66	5,0	0,10 (³)	0,8
Όχημα “EURO IV”	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Όχημα “EURO V”	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Όχημα “EEV”	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

(¹) Ένας κύκλος δοκιμών συνίσταται σε μια ακολουθία σημείων ελέγχου, το καθένα με καθορισμένο αριθμό στροφών και καθορισμένη ροπή, στις οποίες πρέπει να ανταποκρίνεται ο κινητήρας υπό σταθερές (δοκιμή ESC) ή μεταβατικές συνθήκες λειτουργίας (δοκιμές ETC και ERL).

(²) 0,13 για τους κινητήρες των οποίων ο κυβισμός ανά κύλινδρο είναι μικρότερος των 0,7 dm³ και οι ονομαστικές στροφές είναι άνω των 3 000 min⁻¹.

4. Μελλοντικές κατηγορίες εκπομπών οχημάτων, όπως ορίζονται στην οδηγία 88/77/ΕΟΚ του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 3ης Δεκεμβρίου 1987 για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών

μελών σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά των εκπομπών αερίων ρύπων από ντιζελοκινητήρες προοριζόμενους να τοποθετηθούν σε οχήματα και στις επόμενες τροποποιήσεις της, μπορούν να λαμβάνονται υπόψη.

ΔΕΥΤΕΡΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

(Άρθρο 2)

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΚΛΑΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

Οι κλάσεις οχημάτων καθορίζονται στον πίνακα που ακολουθεί.

Τα οχήματα κατατάσσονται στις υποκατηγορίες 0, I, II και III ανάλογα με τη ζημία που προκαλούν στο οδόστρωμα, κατ' αύξουσα τάξη μεγέθους (επομένως, η κλάση III είναι εκείνη που προκαλεί τις περισσότερες ζημίες στις οδικές υποδομές). Οι ζημίες αυξάνονται εκθετικά με την αύξηση του φορτίου ανά άξονα.

Όλα τα οχήματα με κινητήρα και οι συνδυασμοί οχημάτων με μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος κάτω των 7,5 τόνων υπάγονται στην κλάση 0.

ΠΙΝΑΚΑΣ

(Δεύτερο Παράρτημα)

A. Οχήματα με κινητήρα

Ανάρτηση πεπεσμένου αέρα στους κινητήριους άξονες ή σύστημα αναγνωρισμένο ως ισοδύναμο ⁽²⁾		Άλλα συστήματα ανάρτησης στους κινητήριους άξονες		Κλάση ζημιών
Αριθμός αξόνων και μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος (σε τόνους)		Αριθμός αξόνων και μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος (σε τόνους)		
Τουλάχιστον	Μικρότερο των	Τουλάχιστον	Μικρότερο των	
Διαξονικά				
7,5	12	7,5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
Τριαξονικά				
15	17	15	17	
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25			
25	26			
		23	25	II
		25	26	
Τετραξονικά				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			
		27	29	II
		29	31	
		31	32	
29	31			
31	32			

(2) Αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες σύμφωνα με τον ορισμό του παραρτήματος II της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 59)- οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2002/7/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 67 της 9.3.2002, σ. 47).

B. Συνδυασμοί οχημάτων (αρθρωτά οχήματα και οδικοί συρμοί)

Ανάρτηση πεπεσμένου αέρα στους κινήτριους άξονες ή σύστημα αναγνωρισμένο ως ισοδύναμο		Άλλα συστήματα ανάρτησης στους κινήτριους άξονες		Κλάση ζημιών
Αριθμός αξόνων και μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος (σε τόνους)		Αριθμός αξόνων και μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος (σε τόνους)		
Τουλάχιστον	Μικρότερο των	Τουλάχιστον	Μικρότερο των	
2 + 1 άξονες				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
2 + 2 άξονες				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
2 + 3 άξονες				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
3 + 2 άξονες				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
3 + 3 άξονες				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	

ΤΡΙΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

(Άρθρο 4)

**ΜΕΓΙΣΤΑ ΠΟΣΑ ΣΕ ΕΥΡΩ ΤΩΝ ΤΕΛΩΝ ΧΡΗΣΗΣ,
ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ, ΠΟΥ**

ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΕΔΑΦΙΟ (9) ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 4**A. Ετήσια**

	«Το πολύ 3 άξονες	Το πολύ 4 άξονες
EURO 0	1 332	2 223
EURO I	1 158	1 933
EURO II	1 008	1 681
EURO III	876	1 461
EURO IV και λιγότερο ρυπογόνα	797	1 329»

B. Μηνιαία και εβδομαδιαία

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

Γ. Ημερήσια

Το ημερήσιο τέλος χρήσης είναι το ίδιο για όλες τις κατηγορίες οχημάτων και ανέρχεται σε 11 ευρώ.

ΤΕΤΑΡΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

(Άρθρο 5)

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΤΑΜΕΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΙ ΤΟΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟ ΤΩΝ ΔΙΟΔΙΩΝ

Το παρόν Παράρτημα καθορίζει τις βασικές αρχές για τον υπολογισμό του σταθμισμένου μέσου ύψους των διοδίων, ώστε

να αντικατοπτρίζεται το άρθρο 4 εδάφιο (11). Η υποχρέωση αυτή να συνδέονται τα διόδια με το κόστος δεν θίγει την ευχέρεια του Φορέα Διαχείρισης να επιλέγει, σύμφωνα με το άρθρο 5 εδάφιο (1), να μην ανακτά το κόστος εξ ολοκλήρου μέσω των εσόδων από διόδια, ούτε την ευχέρειά της, σύμφωνα με το άρθρο 4 εδάφιο (11), να διαφοροποιεί τα ποσά συγκεκριμένων διοδίων πέραν του μέσου ύψους.

Η εφαρμογή των αρχών αυτών συνάδει πλήρως προς άλλες υφιστάμενες νομοθετικές υποχρεώσεις, ιδίως όσον αφορά την απαίτηση να συνάπτονται οι συμβάσεις παραχώρησης δημοσίων έργων ή συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών σύμφωνα με τον περί του Συντονισμού των Διαδικασιών Σύναψης Δημοσίων Συμβάσεων, Προμηθειών, Έργων και Υπηρεσιών και για Συναφή Θέματα Νόμο.

12(I) του 2006.

1. Ορισμός του δικτύου και των καλυπτόμενων οχημάτων

— Σε περίπτωση που δεν εφαρμόζεται ενιαίο σύστημα διοδίων σε ολόκληρο το οδικό δίκτυο του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου, ο Φορέας Διαχείρισης καθορίζει επακριβώς το ή τα τμήματα του δικτύου που υπόκεινται σε καθεστώς διοδίων καθώς και το σύστημα που χρησιμοποιεί όσον αφορά την ταξινόμηση οχημάτων για τους σκοπούς της διαφοροποίησης των διοδίων. Ο Φορέας Διαχείρισης καθορίζει επίσης το εάν θα επεκτείνει το οικείο σύστημα διοδίων ώστε να καλύπτει και οχήματα κάτω του ορίου των 12 τόνων.

— Εάν ο Φορέας Διαχείρισης επιλέξει να υιοθετήσει διαφορετικές πολιτικές ανάκτησης του κόστους για διαφορετικά τμήματα του δικτύου του όπως προβλέπεται από το εδάφιο (1) του άρθρου 5, κάθε σαφώς καθορισμένο τμήμα του δικτύου υπόκειται σε χωριστό υπολογισμό του κόστους. Ο Φορέας Διαχείρισης μπορεί να επιλέξει να διαχωρίσει το δίκτυό του σε ορισμένα σαφώς καθορισμένα τμήματα ώστε να θεσπίσει χωριστές ρυθμίσεις

παραχώρησης ή παρόμοιες για κάθε τμήμα.

2. Κόστος υποδομής

2.1. Επενδυτικό κόστος

— Το επενδυτικό κόστος περιλαμβάνει το κατασκευαστικό κόστος (συμπεριλαμβανομένου του χρηματοδοτικού κόστους) και το κόστος ανάπτυξης της υποδομής συν, ανάλογα με την περίπτωση, την απόδοση του επενδυμένου κεφαλαίου ή το περιθώριο κέρδους. Περιλαμβάνεται επίσης το κόστος απόκτησης γης, προγραμματισμού, σχεδιασμού, εποπτείας των συμβάσεων κατασκευής και διαχείρισης έργου, και των αρχαιολογικών ερευνών και ερευνών εδαφομηχανικής, καθώς και άλλες συναφείς επιπρόσθετες δαπάνες.

— Η ανάκτηση του κατασκευαστικού κόστους βασίζεται είτε στην εκ σχεδιασμού διάρκεια ζωής της υποδομής είτε σε άλλη περίοδο απόσβεσης (η οποία δεν μπορεί να είναι μικρότερη των 20 ετών), αναλόγως του τι κρίνεται σκόπιμο για λόγους χρηματοδότησης μέσω σύμβασης παραχώρησης ή άλλως. Η διάρκεια της περιόδου απόσβεσης μπορεί να αποτελέσει βασική μεταβλητή στις διαπραγματεύσεις για τη σύναψη συμβάσεων παραχώρησης, ιδίως εάν ο Φορέας Διαχείρισης επιθυμεί, ως μέρος της σύμβασης, να καθορίσει ανώτατο όριο για το σταθμισμένο μέσο ύψος των διοδίων που θα ισχύει.

— Με την επιφύλαξη του υπολογισμού του επενδυτικού κόστους, η ανάκτηση του κόστους μπορεί:

- να επιμερίζεται ομοιόμορφα στην περίοδο απόσβεσης ή να σταθμίζεται στην αρχή, στο μέσο ή στο τέλος της περιόδου, υπό την προϋπόθεση ότι η στάθμιση διενεργείται με διαφάνεια,
- να προβλέπει αναπροσαρμογή των διοδίων κατά τη διάρκεια της περιόδου απόσβεσης.

— Όλο το ιστορικό κόστος βασίζεται στα καταβληθέντα ποσά. Το μελλοντικό κόστος βασίζεται στο εύλογο προβλεπόμενο κόστος.

— Οι κρατικές επενδύσεις μπορούν να θεωρούνται ως

χρηματοδοτούμενη δανειοληψία. Το επιτόκιο που πρέπει να εφαρμόζεται στο ιστορικό κόστος ισούται προς το επιτόκιο που εφαρμόζεται στην κρατική δανειοληψία κατά τη διάρκεια της συγκεκριμένης περιόδου.

— Ο επιμερισμός του κόστους στα βαρέα φορτηγά οχήματα πραγματοποιείται βάσει αντικειμενικών και διαφανών κριτηρίων, λαμβάνοντας υπόψη την αναλογία των βαρέων φορτηγών οχημάτων που κυκλοφορούν στο δίκτυο και το συναφές κόστος. Για το σκοπό αυτό, τα οχηματοχιλιόμετρα που διανύουν τα βαρέα φορτηγά οχήματα μπορούν να αναπροσαρμόζονται βάσει αντικειμενικώς αιτιολογούμενων "συντελεστών ισοδυναμίας", όπως είναι εκείνοι που καθορίζονται στο σημείο 4 του παραρτήματος.

— Η πρόβλεψη για την κατ' εκτίμηση απόδοση του κεφαλαίου ή το περιθώριο κέρδους είναι εύλογη, με γνώμονα τις συνθήκες της αγοράς, και μπορεί να διαφοροποιείται για να παρέχονται κίνητρα επιδόσεων στους αναδόχους τρίτους όσον αφορά τις απαιτήσεις ποιότητας της παρεχόμενης υπηρεσίας. Η απόδοση του κεφαλαίου μπορεί να εκτιμάται βάσει οικονομικών δεικτών, όπως ο IRR (εσωτερικός βαθμός απόδοσης της επένδυσης) ή το WACC (σταθμισμένο μέσο κόστος κεφαλαίου).

2.2. Ετήσιο κόστος συντήρησης και κόστος δομικών επισκευών

— Το κόστος περιλαμβάνει τόσο το ετήσιο κόστος συντήρησης του δικτύου όσο και το περιοδικό κόστος επισκευής, ενίσχυσης και τοποθέτησης νέου οδοστρώματος, ώστε να διασφαλίζεται η διατήρηση της επιχειρησιακής λειτουργικότητας του δικτύου διαχρονικά.

— Το κόστος επιμερίζεται μεταξύ των βαρέων φορτηγών οχημάτων και της υπόλοιπης κυκλοφορίας με βάση την υφιστάμενη και την προβλεπόμενη κατανομή οχηματοχιλιομέτρων και μπορεί να προσαρμόζεται με αντικειμενικώς αιτιολογημένους "συντελεστές ισοδυναμίας", όπως είναι εκείνοι που καθορίζονται

στο σημείο 4 του παραρτήματος.

3. Κόστος λειτουργίας, διαχείρισης και είσπραξης διοδίων

Το κόστος αυτό περιλαμβάνει όλες τις δαπάνες στις οποίες υποβάλλεται ο Φορέας Διαχείρισης της υποδομής οι οποίες δεν καλύπτονται από το σημείο 2 και οι οποίες αφορούν την εγκατάσταση, τη λειτουργία και τη διαχείριση της υποδομής και του συστήματος διοδίων. Περιλαμβάνει ειδικότερα:

- το κόστος κατασκευής, εγκατάστασης και συντήρησης σταθμών διοδίων και άλλων συστημάτων πληρωμής,
- το τρέχον κόστος λειτουργίας, διαχείρισης και επιβολής της εφαρμογής του συστήματος είσπραξης διοδίων,
- διοικητικά τέλη και επιβαρύνσεις που σχετίζονται με τις συμβάσεις παραχώρησης,
- το κόστος διαχείρισης, το διοικητικό κόστος και το κόστος υπηρεσιών που αφορούν τη λειτουργία της υποδομής.

Το κόστος αυτό μπορεί να περιλαμβάνει απόδοση κεφαλαίου ή περιθώριο κέρδους που να αντικατοπτρίζει το βαθμό του αναλαμβανόμενου κινδύνου.

Το κόστος αυτό κατανέμεται με δίκαιο και διαφανή τρόπο μεταξύ όλων των κλάσεων οχημάτων που υπόκεινται στο σύστημα διοδίων.

4. Μεριδίο της κυκλοφορίας φορτηγών οχημάτων, συντελεστές ισοδυναμίας και διορθωτικός μηχανισμός

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

— Στον κατωτέρω πίνακα εμφανίζεται σύνολο ενδεικτικών συντελεστών ισοδυναμίας. Σε περίπτωση που επιλεγούν άλλοι

συντελεστές ισοδυναμίας που διαφέρουν από τους συντελεστές του πίνακα, αυτοί πρέπει να βασίζονται σε κριτήρια που μπορούν να δικαιολογηθούν αντικειμενικά και να δημοσιοποιούνται.

Κλάση οχήματος ⁽¹⁾	Συντελεστές ισοδυναμίας		
	Δομική επισκευή ⁽²⁾	Επενδύσεις	Ετήσια συντήρηση
Μεταξύ 3,5 t και 7,5 t, κλάση 0	1	1	1
> 7,5 t, κλάση I	1,96	1	1
> 7,5 t, κλάση II	3,47	1	1
> 7,5 t, κλάση III	5,72	1	1

⁽¹⁾ Βλ. παράρτημα IV για τον καθορισμό της κλάσης οχημάτων.

⁽²⁾ Οι κλάσεις των οχημάτων αντιστοιχούν σε φορτία ανά άξονα 5,5, 6,5, 7,5 και 8,5 τόνων, αντιστοίχως.

Τα συστήματα διοδίων που βασίζονται σε πρόβλεψη των επιπέδων κυκλοφορίας προβλέπουν διορθωτικό μηχανισμό για την περιοδική αναπροσαρμογή των διοδίων, προκειμένου να διορθώνονται τυχόν προς τα πάνω ή προς τα κάτω αποκλίσεις στην ανάκτηση του κόστους, λόγω σφαλμάτων στις προβλέψεις.