



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 31.5.2017
COM(2017) 276 final

2017/0115 (CNS)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής, όσον αφορά ορισμένες διατάξεις σχετικά με τη φορολόγηση των οχημάτων

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Ένα αποδοτικό και αξιόπιστο σύστημα μεταφορών είναι ζωτικής σημασίας για την ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και αποτελεί βασικό τομέα της οικονομίας. Ενώ οι οδικές μεταφορές διαδραματίζουν τον πλέον σημαντικό ρόλο στο σύστημα χερσαίων μεταφορών, αποτελούν πηγή ορισμένων κοινωνικο-οικονομικών και περιβαλλοντικών προβλημάτων (π.χ. κλιματική αλλαγή, ατμοσφαιρική ρύπανση, θόρυβος, κυκλοφοριακή συμφόρηση). Η χρέωση της χρήσης του οδικού δικτύου με βάση τη διανυθείσα απόσταση μπορεί να διαδραματίσει καίριο ρόλο στην παροχή κινήτρων για καθαρότερες και αποδοτικότερες μεταφορές και ο συνεκτικός σχεδιασμός της είναι ζωτικής σημασίας για τη διασφάλιση δίκαιης μεταχείρισης των χρηστών του οδικού δικτύου και τη βιώσιμη χρηματοδότηση των υποδομών.

Η οδηγία 1999/62/EK¹ (η «οδηγία για την Ευρωβινιέτα») προβλέπει λεπτομερές νομικό πλαίσιο για τη χρέωση της χρήσης ορισμένων τμημάτων του οδικού δικτύου από τα βαρέα φορτηγά οχήματα. Η οδηγία αποσκοπεί στην εξάλειψη των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων μεταφορών με σταδιακή εναρμόνιση της φορολόγησης των οχημάτων και την καθιέρωση θεμιτών μηχανισμών για τη χρέωση της χρήσης υποδομών. Ορίζει ελάχιστα επίπεδα φορολόγησης βαρέων φορτηγών οχημάτων και καθορίζει τους λεπτομερείς κανόνες χρέωσης της χρήσης υποδομών, συμπεριλαμβανομένης της διαφοροποίησης των τελών ανάλογα με τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των οχημάτων.

Από τη φύση τους, τα ετήσια τέλη κυκλοφορίας οχημάτων είναι πληρωμές που συνδέονται με το γεγονός ότι το όχημα είναι ταξινομημένο για λογαριασμό του φορολογουμένου κατά τη διάρκεια συγκεκριμένης περιόδου και, ως εκ τούτου, δεν αντιστοιχούν σε συγκεκριμένη χρήση των υποδομών. Για παρόμοιους λόγους, η φορολόγηση των οχημάτων δεν είναι αποτελεσματική όσον αφορά την παροχή κινήτρων για καθαρότερες και πιο αποδοτικές μεταφορές, ή τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Τα διόδια, από την άλλη πλευρά, τα οποία συνδέονται άμεσα με τη χρήση του οδικού δικτύου, αρμόζουν πολύ καλύτερα για την επίτευξη αυτών των στόχων.

Η επιβολή φορολόγησης των οχημάτων συνεπάγεται κόστος το οποίο μέχρι στιγμής επωμίζεται υποχρεωτικά ο κλάδος σε κάθε περίπτωση, ακόμη και αν τα διόδια εισπράττονται από τα κράτη μέλη. Ως εκ τούτου, η φορολόγηση οχημάτων ενδέχεται να λειτουργήσει ως εμπόδιο στην καθιέρωση διοδίων.

Συνεπώς, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν μεγαλύτερα περιθώρια για μείωση της φορολόγησης οχημάτων, ιδίως με μείωση των ελάχιστων ορίων που προβλέπονται στην οδηγία 1999/62/EK. Προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ μεταφορέων εγκατεστημένων σε διαφορετικά κράτη μέλη, η μείωση αυτή θα πρέπει να είναι σταδιακή.

Η πρωτοβουλία συμβάλλει στο πρόγραμμα βελτίωσης της καταλληλότητας του κανονιστικού πλαισίου (REFIT), ελαφρύνοντας την επιβάρυνση που σχετίζεται με τα ελάχιστα όρια φορολόγησης των βαρέων φορτηγών οχημάτων.

¹ 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, ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42–50.

- **Συνοχή με ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Η παρούσα πρόταση υποβάλλεται από κοινού με άλλη πρόταση, σκοπός της οποίας είναι η αντιμετώπιση των ελλείψεων του κεφαλαίου ΙΙΙ της οδηγίας 1999/62/ΕΚ, σχετικά με τα διόδια και τα τέλη χρήσης, ώστε να επιτευχθούν καλύτερα ορισμένοι στόχοι της εν λόγω οδηγίας. Η εν λόγω πρόταση προωθεί ιδίως την επιβολή διοδίων, δηλαδή μια μορφή χρέωσης της χρήσης του οδικού δικτύου που σχετίζεται με τη διανυθείσα απόσταση.

Ο ίδιος θεμελιώδης στόχος αποτελεί τη βάση της παρούσας πρότασης, δηλ. την τροποποίηση του κεφαλαίου ΙΙ της οδηγίας σχετικά με τη φορολόγηση των βαρέων φορτηγών οχημάτων. Η προτεινόμενη τροποποίηση συνίσταται σε σταδιακή μείωση των ελάχιστων ορίων σε μηδενικά όρια, και συγκεκριμένα σε 5 μέτρα που θα ληφθούν κατά τη διάρκεια 5 συναπτών ετών και αντιστοιχούν στο 20 % των σημερινών ελάχιστων ορίων. Το ζητούμενο είναι να προβλεφθεί κίνητρο για μετάβαση στη χρέωση της χρήσης του οδικού δικτύου με βάση τη διανυθείσα απόσταση, ήτοι στην επιβολή διοδίων.

- **Συνοχή με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η πρωτοβουλία αποτελεί μέρος της προσπάθειας της Επιτροπής για δημιουργία ενεργειακής ένωσης, καθώς και σειράς προτάσεων που σχετίζονται με μεταφορές χαμηλών εκπομπών², συμπεριλαμβανομένης της αναθεώρησης των κανονισμών για τις εκπομπές CO₂ από αυτοκίνητα και ημιφορτηγά, προτάσεων για την πιστοποίηση και την παρακολούθηση/δήλωση στοιχείων για τις εκπομπές CO₂ από φορτηγά και λεωφορεία και συναφών πρωτοβουλιών στον τομέα των οδικών μεταφορών, ιδίως όσον αφορά την αναθεώρηση της νομοθεσίας σχετικά με διαλειτουργικά τηλεδιόδια και των κανόνων που διέπουν την εσωτερική αγορά οδικών εμπορευματικών μεταφορών και μεταφορών με λεωφορεία και πούλμαν.

Οι προτεινόμενες αλλαγές συνάδουν με τους στόχους που έθεσε η Λευκή Βίβλος του 2011 για τις μεταφορές³, με την οποία απευθυνόταν έκκληση για μετάβαση προς την πλήρη εφαρμογή των αρχών «ο ρυπαίνων πληρώνει» και «ο χρήστης πληρώνει», προκειμένου να εξασφαλιστούν πιο βιώσιμες μεταφορές και χρηματοδότηση των υποδομών.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

- **Νομική βάση**

Η νομική βάση για την οδηγία 1999/62/ΕΚ είναι τα άρθρα 71 και 93 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρα 91 και 113).

Οι διατάξεις της οδηγίας που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας πρότασης αφορούν τη φορολόγηση των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, τομέας στον οποίο εφαρμόζεται το άρθρο 113 της ΣΛΕΕ.

Όσον αφορά τροποποιήσεις άλλων διατάξεων της οδηγίας, αυτές εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 91 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ και αποτελούν αντικείμενο της ανωτέρω αναφερόμενης χωριστής πρότασης.

² COM(2016) 501 final: Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών.

³ COM(2011) 144 τελικό: Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών.

- **Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Η ΕΕ έχει συντρέχουσα αρμοδιότητα με τα κράτη μέλη για τη ρύθμιση του τομέα των μεταφορών, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο ζ) της ΣΛΕΕ, και για τον τομέα της εσωτερικής αγοράς, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) της ΣΛΕΕ. Ωστόσο, η σταδιακή μείωση των υφιστάμενων ελάχιστων ορίων που έχει καθορίσει η Ένωση μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο από την ίδια την Ένωση.

Χωρίς την παρέμβαση της ΕΕ, τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να είναι υποχρεωμένα να εφαρμόζουν τον ελάχιστο φόρο επί των οχημάτων, ακόμη και αν έχουν εισάγει ή προτίθενται να εισάγουν καταλληλότερο μέσο για την ανάκτηση του κόστους των υποδομών, άμεσα σχετιζόμενο με την κάθε χρήση των υποδομών. Η υποχρέωση αυτή θα εμποδίζει τα κράτη μέλη να παράσχουν στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών το ίδιο αναλογικά αντιστάθμισμα, μέσω μειώσεων της φορολόγησης οχημάτων, για το ενδεχομένως αυξημένο κόστος που συνδέεται με την εισαγωγή του εν λόγω μέσου όσον αφορά τα βαρέα φορτηγά οχήματα.

- **Αναλογικότητα**

Το προτεινόμενο μέτρο συμβάλλει μόνο στην επίτευξη των στόχων που έχουν τεθεί, ιδίως όσον αφορά τη συνεπή εφαρμογή των αρχών «ο ρυπαίνων πληρώνει» και «ο χρήστης πληρώνει», και δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για τον σκοπό αυτό.

Η στοχευμένη τροποποίηση του κεφαλαίου II είναι απαραίτητη ώστε τα κράτη μέλη να μπορέσουν να μειώσουν σταδιακά τη φορολόγηση των βαρέων φορτηγών οχημάτων.

- **Επιλογή του νομικού μέσου**

Επειδή η προς τροποποίηση νομική πράξη είναι οδηγία, η τροποποιητική πράξη θα πρέπει καταρχήν να λάβει την ίδια μορφή.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας ισχύουσας νομοθεσίας**

Η Επιτροπή δημοσίευσε την αξιολόγηση που πραγματοποίησε για την οδηγία 1999/62/ΕΚ το 2013⁴. Τον Ιανουάριο του 2014 δημοσιεύθηκε εξωτερική «Αξιολόγηση της εφαρμογής και των αποτελεσμάτων της πολιτικής της ΕΕ για τη χρέωση της χρήσης των υποδομών από το 1995»⁵. Με τις αξιολογήσεις αυτές εντοπίστηκαν διάφορα προβλήματα που συνδέονται με τη χρέωση της χρήσης του οδικού δικτύου για τα βαρέα φορτηγά οχήματα σύμφωνα με το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο. Το σύνολο αυτών των προβλημάτων αντιμετωπίζεται με παράλληλη πρόταση για τροποποίηση του κεφαλαίου III της οδηγίας, ενώ η παρούσα πρωτοβουλία επικεντρώνεται αποκλειστικά στη διευκόλυνση της εφαρμογής της χρέωσης με βάση τη διανυθείσα απόσταση.

Μολονότι 24 κράτη μέλη έχουν επιβάλει κάποιου είδους χρέωση της χρήσης του οδικού δικτύου και παρατηρείται τάση προς την επιβολή διοδίων με βάση τη διανυθείσα απόσταση σε ολόκληρο το δίκτυο, η μετάβαση αυτή υπήρξε αργή και εξακολουθούν να υπάρχουν

⁴ Εκ των υστέρων αξιολόγηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής, SWD(2013) 1 final.

⁵ <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>

διαφορές ανά την Ένωση. Κατά την αξιολόγηση διαπιστώθηκαν μεγάλες διαφορές στις εθνικές πολιτικές χρέωσης της χρήσης του οδικού δικτύου και προέκυψε ότι η έλλειψη εναρμόνισης τόσο στο είδος των τελών (βινιέτες με βάση τον χρόνο ή διόδια με βάση τη διανυθείσα απόσταση) όσο και στο είδος των τεχνολογιών είσπραξης τελών που χρησιμοποιούνται έχει ως αποτέλεσμα πρόσθετο διοικητικό φόρτο και κόστος τόσο για τις δημόσιες αρχές όσο και για τους χρήστες.

Το 2013, η Επιτροπή δημοσίευσε περίληψη των μέτρων, συμπεριλαμβανομένης της φορολόγησης οχημάτων, με τα οποία εσωτερικεύονται ή μειώνονται οι εξωτερικές επιδράσεις των μεταφορών⁶.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Οι διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη ήταν σύμφωνες με τα ελάχιστα πρότυπα για τις διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη που καθορίζονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 2002 (COM(2002) 704 τελικό).

Χρησιμοποιήθηκαν οι μέθοδοι της ανοικτής και στοχευμένης διαβούλευσης, καθώς και διάφορα εργαλεία διαβούλευσης.

1) Διοργανώθηκε συνήθης ανοιχτή δημόσια διαβούλευση μέσω διαδικτύου διάρκειας 12 εβδομάδων, μέσω του ιστοτόπου «Η φωνή σας στην Ευρώπη» με βάση ερωτηματολόγια.

Η ανοιχτή δημόσια διαβούλευση διήρκεσε από τις 8 Ιουλίου έως τις 5 Οκτωβρίου, έγιναν δε δεκτές και εκπρόθεσμες εισηγήσεις. Τα ερωτηματολόγια βασίζονταν στα ζητήματα που διαπιστώθηκαν από την αξιολόγηση και περιλάμβαναν ερωτήσεις σχετικά με τον θεμιτό χαρακτήρα των χρεώσεων της χρήσης του οδικού δικτύου (φόροι και τέλη).

Η Επιτροπή έλαβε 135 απαντήσεις στα ερωτηματολόγια, καθώς και 48 συμπληρωματικά έγγραφα. Οι απαντήσεις κάλυπταν ποικίλες ομάδες ενδιαφερόμενων, μεταξύ των οποίων επιχειρήσεις μεταφορών (42 %), καταναλωτές/πολίτες (14 %), δημόσιες αρχές (13 %), ο κατασκευαστικός κλάδος (7 %), ενώσεις συγκοινωνιών (4 %) και πάροχοι υπηρεσιών/λύσεων διοδίων (4 %).

2) Καθόλη τη διαδικασία εκτίμησης των επιπτώσεων πραγματοποιήθηκε στοχευμένη διαβούλευση με συγκεκριμένα ενδιαφερόμενα μέρη και εμπειρογνώμονες η οποία περιλάμβανε:

α) σειρά θεματικών σεμιναρίων με τα ενδιαφερόμενα μέρη και τα κράτη μέλη, οργανωμένων από την Επιτροπή κατά τη διάρκεια του Σεπτεμβρίου και του Οκτωβρίου του 2015

β) διάσκεψη για τις πρωτοβουλίες στον τομέα των οδικών μεταφορών στις 19 Απριλίου 2016

γ) 21 συνεντεύξεις με επιλεγμένα ενδιαφερόμενα μέρη βάσει των αναγκών για συγκεκριμένα δεδομένα, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν από τον εξωτερικό ανάδοχο που ανέλαβε την εκπόνηση της υποστηρικτικής μελέτης της εκτίμησης επιπτώσεων.

Συνοπτική παρουσίαση των απαντήσεων και αξιοποίηση των αποτελεσμάτων

⁶ SWD(2013) 269 final, έκθεση σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 4 της οδηγίας 1999/62/EK.

Η πλειονότητα όσων συμμετείχαν στην ανοιχτή δημόσια διαβούλευση ήταν της άποψης ότι οι διαφορές στη φορολόγηση και τα συστήματα χρέωσης μπορούν να προκαλέσουν στρεβλώσεις στην αγορά και, ως εκ τούτου, υποστήριζαν την εναρμόνιση σε επίπεδο ΕΕ.

Ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη εξέφρασαν την άποψη ότι η επιβολή φόρων επί των οχημάτων, αφενός, και οι χρεώσεις για τη χρήση του οδικού δικτύου, αφετέρου, ισοδυναμούσαν με διπλή επιβάρυνση. Τα ενδιαφερόμενα μέρη θεώρησαν ότι η εναρμόνιση των κανόνων για τη χρέωση της χρήσης του οδικού δικτύου σε επίπεδο ΕΕ θα αποτελούσε ιδανική λύση, επειδή θα δημιουργήσει συνθήκες θεμιτού ανταγωνισμού αντί να ευνοούνται οι εταιρείες σε χώρες όπου οι φόροι είναι χαμηλότεροι.

Πολλά από τα ερωτηθέντα μέρη τόνισαν επίσης ότι τυχόν αύξηση του κόστους ως αποτέλεσμα αυξημένων πληρωμών για χρήση του οδικού δικτύου θα πρέπει να αντισταθμίζεται από μειώσεις σε άλλους φόρους που σχετίζονται με τις μεταφορές.

• **Συλλογή και χρήση εμπειρογνώσιας**

Ο ορισμός του προβλήματος βασίστηκε σε αξιολογήσεις στις οποίες χρησιμοποιήθηκαν εν μέρει εξωτερικοί εμπειρογνώμονες (Αξιολόγηση της εφαρμογής και των αποτελεσμάτων της πολιτικής της ΕΕ για τη χρέωση της χρήσης των υποδομών από το 1995, Επικαιροποίηση του εγχειριδίου περί εξωτερικού κόστους των μεταφορών⁷) και συμπληρώθηκε από περαιτέρω έρευνα.

Επιπλέον, το 2012 πραγματοποιήθηκε μελέτη για την εξέταση μέτρων εσωτερίκευσης του εξωτερικού κόστους στις μεταφορές⁸.

Τον Απρίλιο του 2017 ολοκληρώθηκε υποστηρικτική μελέτη της εκτίμησης επιπτώσεων με τη συνδρομή εξωτερικού αναδόχου⁹.

• **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η πρωτοβουλία βασίζεται σε εκτίμηση επιπτώσεων, για την οποία εξέδωσε θετική γνώμη με επιφυλάξεις η επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου. Οι παρατηρήσεις λήφθηκαν υπόψη στην αναθεωρημένη εκτίμηση επιπτώσεων και οι τροποποιήσεις επεξηγούνται στο παράρτημα Ι της έκθεσης της εκτίμησης επιπτώσεων. Εξετάστηκαν τέσσερις επιλογές πολιτικής που αποτυπώνουν αυξανόμενο επίπεδο κανονιστικής παρέμβασης, ενώ οι μεταγενέστερες επιλογές (ΕΠ1 έως ΕΠ4) βασίζονται η μια στην άλλη. Τα μέτρα που σχετίζονται με τη φορολόγηση αναλύθηκαν σε συνδυασμό με εκείνα που σχετίζονται με τη χρέωση της χρήσης του οδικού δικτύου.

Η πρώτη επιλογή πολιτικής (ΕΠ1) περιλαμβάνει νομοθετικές αλλαγές μόνο για την επικαιροποίηση ορισμένων διατάξεων της οδηγίας και την επέκταση του πεδίου εφαρμογής της στα λεωφορεία και τα πούλμαν, καθώς και στα ημιφορτηγά, τα μικρά λεωφορεία και τα επιβατικά αυτοκίνητα με σκοπό την αντιμετώπιση όλων των διαπιστωθέντων προβλημάτων.

⁷ Ricardo-AEA et al (2014), Update of the Handbook on External Costs of Transport: http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

⁸ CE Delft et al., 2012, «An inventory of measures for internalising external costs in transport» (Ευρετήριο μέτρων εσωτερίκευσης του εξωτερικού κόστους στις μεταφορές), http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

⁹ Ricardo et al. (2017), Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of Directive 1999/62/EC (Υποστηρικτική μελέτη της εκτίμησης επιπτώσεων που συνοδεύει την αναθεώρηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ).

Οι αλλαγές σχετίζονται με την επικαιροποίηση των απαιτήσεων του κεφαλαίου ΙΙ της οδηγίας (διόδια και τέλη χρήσης) και δεν αφορούν το κεφάλαιο ΙΙ.

Η ΕΠ2 περιλαμβάνει τη σταδιακή κατάργηση των τελών βάσει χρόνου για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, με στόχο την αντιμετώπιση των προβλημάτων που σχετίζονται με τις εκπομπές CO₂ και ρύπων μέσω της ευρύτερης διάδοσης της χρέωσης με βάση τη διανυθείσα απόσταση.

Η ΕΠ3 (με τις παραλλαγές α και β) περιλαμβάνει πρόσθετα μέτρα για τα ελαφρά οχήματα, για την αντιμετώπιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης στις πόλεις (ΕΠ3α και 3β), καθώς και των εκπομπών CO₂ και ρύπων από όλα τα οχήματα (μόνο η ΕΠ3β).

Τέλος, η ΕΠ4 θα καταστήσει υποχρεωτική τη χρέωση του εξωτερικού κόστους για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και θα καταργήσει σταδιακά, για όλα τα οχήματα, τη δυνατότητα προσφυγής σε χρέωση βάσει χρόνου, ώστε να παραμείνει διαθέσιμη μόνο η χρέωση με βάση τη διανυθείσα απόσταση.

Η δεύτερη, η τρίτη και η τέταρτη επιλογή περιλάμβαναν επίσης τη δυνατότητα να μειωθεί το ετήσιο τέλος κυκλοφορίας για τα βαρέα φορτηγά οχήματα κάτω από τα ισχύοντα ελάχιστα επίπεδα που καθορίζει η οδηγία σε περίπτωση που τους επιβάλλεται χρέωση με βάση τη διανυθείσα απόσταση στο εκάστοτε κράτος μέλος. Από την εκτίμηση επιπτώσεων διαπιστώθηκε ότι, ανάλογα με τις επιλογές των κρατών μελών επίσης σε σχέση με τη διάδοση της χρέωσης της χρήσης του οδικού δικτύου με βάση τη διανυθείσα απόσταση, η μείωση της φορολόγησης οχημάτων θα μπορούσε να μειώσει την επιβάρυνση για τους μεταφορείς κατά περίπου 2 δισ. EUR (σε σύγκριση με τα περίπου 3 δισ. EUR που καταβάλλονται σήμερα σε φόρους για τα βαρέα φορτηγά οχήματα).

Από την εκτίμηση επιπτώσεων, αν υποθεθεί ότι αντικαθίστανται τα υφιστάμενα συστήματα χρέωσης βάσει χρόνου από συστήματα χρέωσης με βάση τη διανυθείσα απόσταση στις ΕΠ2 έως ΕΠ4 (με εναλλακτική επιλογή για τα κράτη μέλη τη μη επιβολή τελών), προέκυψε σαφώς ότι η ΕΠ4 ήταν η πλέον αποτελεσματική, θα απέφερε όμως τα οφέλη της με το υψηλότερο κόστος. Η ΕΠ1 θα μπορούσε να συμβάλει στην επίτευξη των στόχων μόνο σε πολύ περιορισμένο βαθμό, μολονότι ουσιαστικά με μηδενικό κόστος. Οι ΕΠ2 και ΕΠ3 είχαν πιο ισορροπημένες οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις και θα επιτύγχαναν τα αποτελέσματα αυτά με εύλογο κόστος.

Από την εκτίμηση επιπτώσεων διαπιστώθηκε ότι η ΕΠ3β, η παραλλαγή που περιλαμβάνει τη διαφοροποίηση των τελών για τα ελαφρά οχήματα ανάλογα με τις οικείες εκπομπές CO₂ και ρύπων, είναι η προτιμητέα επιλογή, σε συνδυασμό ενδεχομένως με την απαίτηση χρέωσης του εξωτερικού κόστους τουλάχιστον σε μέρος του δικτύου για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και με τη σταδιακή κατάργηση της χρέωσης βάσει χρόνου για τα ελαφρά οχήματα εντός επαρκούς χρονικής περιόδου. Αυτά είναι τα μέτρα που διατηρούνται στην παρούσα πρόταση, η οποία κατ' επέκταση τοποθετείται μεταξύ της ΕΠ3β και της ΕΠ4, αλλά πιο κοντά στην ΕΠ4.

Η ΕΠ3β και η ΕΠ4 θα μειώσουν το κόστος κυκλοφοριακής συμφόρησης κατά 2,5-6 % ή 9-22 δισ. EUR έως το 2030, θα αποφέρουν πρόσθετα έσοδα από διόδια 10-63 δισ. EUR/έτος και θα συνδράμουν στην αύξηση των επενδύσεων σε οδικά έργα κατά 25-260 % συγκριτικά με το σενάριο αναφοράς.

Θα μειώσουν σημαντικά τις εκπομπές CO₂, NO_x και αιωρούμενων σωματιδίων από τις οδικές μεταφορές. Το γεγονός αυτό θα έχει θετικές επιπτώσεις για τη δημόσια υγεία,

ανάλογες με τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, και θα έχει ως αποτέλεσμα την εξοικονόμηση κόστους 370 εκατ. EUR έως 1,56 δισ. EUR για την ατμοσφαιρική ρύπανση και τα ατυχήματα έως το 2030, εκπεφρασμένου ως παρούσα αξία.

Η ΕΠ3β και η ΕΠ4 θα καταστήσουν δυνατή τη δημιουργία 62 000 έως 152 000 νέων θέσεων εργασίας σε περίπτωση επανεπένδυσης μόλις του 30 % των πρόσθετων εσόδων από διόδια στη συντήρηση του οδικού δικτύου. Επιπλέον, όλες οι επιλογές θα συμβάλουν στην ίση μεταχείριση των πολιτών της ΕΕ με μείωση της τιμής των βραχυπρόθεσμων βινιετών κατά το ήμισυ.

Οι ΕΠ3α και ΕΠ3β θα αυξήσουν το κόστος μεταφοράς εμπορευμάτων κατά 1,1 %, ενώ το κόστος μεταφοράς επιβατών θα παραμείνει αμετάβλητο. Με την ΕΠ4, το κόστος μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών θα μπορούσε να αυξηθεί έως και κατά 1,3-2,0 %, ανάλογα με την πραγματική διάδοση της χρέωσης με βάση τη διανυθείσα απόσταση από τα κράτη μέλη (συμπεριλαμβανομένων ενδεχομένως αυτών που επί του παρόντος δεν επιβάλλουν τέλη σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων). Οι αρχές θα πρέπει να αναλάβουν το κόστος εγκατάστασης νέων συστημάτων διοδίων ή επέκτασης των υφιστάμενων, το οποίο θα ανέλθει, συνολικά για τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, σε 2-3,7 δισ. EUR έως το 2030. Η επέκταση της χρέωσης του οδικού δικτύου σε νέα τμήματα του δικτύου και νέες ομάδες χρηστών θα αυξήσει το κόστος συμμόρφωσης για τους χρήστες του οδικού δικτύου κατά 198 εκατ. EUR έως 850 εκατ. EUR ανά έτος από το 2025 και μετά.

Οι επιπτώσεις στις ΜΜΕ, συμπεριλαμβανομένου του συνόλου του κλάδου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, θα είναι περιορισμένες, επειδή τα τέλη χρήσης του οδικού δικτύου αντιστοιχούν σε μικρό μόνο ποσοστό του συνολικού κόστους των μεταφορών. Τυχόν αύξηση του κόστους είτε μετακυλίεται στους πελάτες, είτε θα μπορούσε να αντισταθμιστεί με μειώσεις φόρων που καθίστανται δυνατές μέσω της τροποποίησης του κεφαλαίου ΙΙ της οδηγίας.

- **Καταλληλότητα του κανονιστικού πλαισίου και απλούστευση**

Η πρόταση θα επιτρέψει στα κράτη μέλη να μειώσουν σταδιακά τους ετήσιους φόρους που επιβάλλονται στα βαρέα φορτηγά οχήματα μέγιστου επιτρεπόμενου μεικτού βάρους άνω των 12 τόνων. Η μεταβολή αυτή, από κοινού με την προτεινόμενη σταδιακή κατάργηση της χρέωσης βάσει χρόνου, θα μπορούσε να εξασφαλίσει ομαλή μετάβαση από το σύστημα κατ' αποκοπή φόρων και τελών σε πιο προοδευτικό, αναλογικό και προσαρμόσιμο σύστημα χρέωσης με βάση τη χρήση.

Η μείωση του φόρου επί των οχημάτων που καταβάλλεται για τη χρήση βαρέων φορτηγών οχημάτων από μεταφορείς (οι οποίοι είναι στο σύνολό τους ΜΜΕ και, στις περισσότερες περιπτώσεις, πολύ μικρές επιχειρήσεις) θα μπορούσε να χρησιμεύσει ως αντιστάθμιση ενδεχομένως στα αυξανόμενα τέλη χρήσης του οδικού δικτύου που σχετίζονται με την εφαρμογή συστημάτων με βάση τη διανυθείσα απόσταση.

Ως εκ τούτου, η πρωτοβουλία θα μπορούσε να έχει θετικές επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα του κλάδου των εμπορευματικών μεταφορών, με μείωση του κόστους ιδιοκτησίας για τους μεταφορείς στα κράτη μέλη τα οποία αποφασίζουν να μειώσουν τη φορολόγηση οχημάτων. Εάν, μετά από μεταβατική περίοδο, το κράτος μέλος επιλέξει να ορίσει το ύψος του φόρου σε 0 EUR, θα μειωθεί επίσης ο κανονιστικός και ο διοικητικός φόρτος.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η πρόταση σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρεί τις αρχές που αναγνωρίζονται ιδίως από τον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις για την Ένωση.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Στην έκθεση της εκτίμησης επιπτώσεων απαριθμείται σύνολο 7 βασικών δεικτών που θα χρησιμοποιούνται για την παρακολούθηση της προόδου όσον αφορά τους κύριους στόχους πολιτικής: η εξέλιξη των εκπομπών CO₂ από βαρέα επαγγελματικά οχήματα· η κατάσταση των οδικών υποδομών με διόδους· η αναλογικότητα και η κάλυψη του κοινωνικού κόστους από τέλη χρήσης του οδικού δικτύου· και το επίπεδο κυκλοφοριακής συμφόρησης στο υπεραστικό δίκτυο της ΕΕ.

Προκειμένου να αξιολογηθούν οι επιπτώσεις της νομοθεσίας, θα είναι απαραίτητο να πραγματοποιηθεί ενδελεχής αξιολόγηση όταν ολοκληρωθεί η σταδιακή εφαρμογή όλων των αλλαγών. Πέντε έτη από τη θέση σε εφαρμογή του νέου πλαισίου στο σύνολό του αποτελούν το κατάλληλο χρονικό διάστημα για την εν λόγω αξιολόγηση. Τα αποτελέσματα των ενδιάμεσων σταδίων θα μπορούσαν να αξιολογηθούν νωρίτερα.

- **Επεξηγηματικά έγγραφα (για οδηγίες)**

Λαμβανομένου υπόψη του περιεχομένου της πρότασης, το γεγονός ότι απλώς τροποποιείται η οδηγία 1999/62/EK, την οποία τα κράτη μέλη έχουν μεταφέρει πλήρως στο εθνικό τους δίκαιο, δεν φαίνεται να δικαιολογείται ή να είναι αναλογική η απαίτηση επεξηγηματικών εγγράφων.

- **Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης**

Η πρόταση περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

Κεφάλαιο II – Τίτλος

Προσαρμόζεται ο τίτλος του κεφαλαίου II ώστε να αντικατοπτρίζει το γεγονός ότι οι διατάξεις του κεφαλαίου αφορούν μόνο τα βαρέα φορτηγά οχήματα μετά την επέκταση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας, σύμφωνα με την παράλληλη τροποποίηση των λοιπών διατάξεων της οδηγίας.

Άρθρο 3 – Πεδίο εφαρμογής της φορολόγησης οχημάτων

Η πρώτη πρόταση της παραγράφου 1 τροποποιείται ώστε να παραπέμπει σωστά στο άρθρο 1 στοιχείο α) της τροποποιημένης οδηγίας όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής της.

Παράρτημα I

Προτείνεται να υποδιαιρεθεί το παράρτημα I σε διάφορους διαδοχικούς πίνακες που αντικατοπτρίζουν τη σταδιακή μείωση των ελάχιστων συντελεστών σε διάστημα πέντε ετών. Ο πρώτος πίνακας αντιστοιχεί στους τρέχοντες όρους του παραρτήματος I, ενώ οι άλλοι

πέντε πίνακες περιέχουν αντίστοιχα αριθμητικά στοιχεία, μειωμένα κάθε φορά κατά 20 % ως προς τους σημερινούς συντελεστές, ανάλογα με την περίπτωση¹⁰.

¹⁰ Φυσικά, δεν προτείνεται να τροποποιηθούν τα ελάχιστα όρια που επί του παρόντος έχουν οριστεί σε 0 EUR.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής, όσον αφορά ορισμένες διατάξεις σχετικά με τη φορολόγηση των οχημάτων

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 113,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου¹¹,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹²,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με ειδική νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στη Λευκή Βίβλο της 28 Μαρτίου 2011¹³ η Επιτροπή έθεσε ως στόχο τη μετάβαση προς την πλήρη εφαρμογή των αρχών «ο ρυπαίνων πληρώνει» και «ο χρήστης πληρώνει», ώστε να δημιουργηθούν έσοδα και να διασφαλιστεί η χρηματοδότηση μελλοντικών επενδύσεων στις μεταφορές.
- (2) Από τη φύση τους, τα ετήσια τέλη κυκλοφορίας οχημάτων αποτελούν μη ανταποδοτικές πληρωμές που συνδέονται με το γεγονός ότι το όχημα είναι ταξινομημένο για λογαριασμό του φορολογουμένου κατά τη διάρκεια συγκεκριμένης περιόδου και, ως εκ τούτου, δεν αντιστοιχούν σε συγκεκριμένη χρήση των υποδομών. Για παρόμοιους λόγους, η φορολόγηση των οχημάτων δεν είναι αποτελεσματική όσον αφορά την παροχή κινήτρων για καθαρότερες και πιο αποδοτικές μεταφορές, ή τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης.
- (3) Τα διόδια, τα οποία συνδέονται άμεσα με τη χρήση του οδικού δικτύου, αρμόζουν πολύ καλύτερα για την επίτευξη αυτών των στόχων. Σύμφωνα με το άρθρο 7ια της οδηγίας 1999/62/ΕΚ, τα κράτη μέλη που επιβάλλουν διόδια μπορούν να προβλέπουν κατάλληλη αντιστάθμιση για τους εθνικούς μεταφορείς.
- (4) Η επιβολή φορολόγησης των οχημάτων συνεπάγεται κόστος το οποίο μέχρι στιγμής επωμίζεται υποχρεωτικά ο κλάδος σε κάθε περίπτωση, ακόμη και αν τα διόδια εισπράττονται από τα κράτη μέλη. Ως εκ τούτου, η φορολόγηση οχημάτων ενδέχεται να λειτουργήσει ως εμπόδιο στην καθιέρωση διοδίων.

¹¹ ΕΕ C της , σ. .

¹² ΕΕ C της , σ. .

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 τελικό.

- (5) Συνεπώς, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν μεγαλύτερα περιθώρια για μείωση της φορολόγησης οχημάτων, ιδίως με μείωση των ελάχιστων ορίων που προβλέπονται στην οδηγία 1999/62/ΕΚ. Προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ μεταφορέων εγκατεστημένων σε διαφορετικά κράτη μέλη, η μείωση αυτή θα πρέπει να είναι σταδιακή.
- (6) Επομένως, η οδηγία 1999/62/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,
- ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 1999/62/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

- 1) Ο τίτλος του Κεφαλαίου II αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«Φορολόγηση των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων»·
- 2) Στο άρθρο 3 παράγραφος 1, η εισαγωγική πρόταση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«Οι φόροι επί των οχημάτων οι οποίοι αναφέρονται στο άρθρο 1 στοιχείο α) είναι οι εξής:»·
- 3) Το παράρτημα I τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία το αργότερο την/στις . Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.
- Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομερείς διατάξεις για την αναφορά αυτή καθορίζονται από τα κράτη μέλη.
2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

*Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος*