



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 31.5.2017 г.
COM(2017) 276 final

2017/0115 (CNS)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА СЪВЕТА

**за изменение на Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от
тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури по
отношение на някои разпоредби относно данъчното облагане на превозните
средства**

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

Ефективната и надеждна транспортна система е от съществено значение за гладкото функциониране на вътрешния пазар и представлява ключов сектор на икономиката. Макар че играе най-важната роля в сухопътната транспортна система, автомобилният транспорт поражда редица социално-икономически и екологични предизвикателства (като например изменение на климата, замърсяване на въздуха, шум, задръствания). Пътните такси въз основа на изминатото разстояние може да изиграят важна роля за стимулирането на по-чисти и по-ефективни дейности. Ето защо съгласуваното им проектиране е от решаващо значение за осигуряването на справедливо отношение към ползвателите на пътя и устойчиво финансиране на инфраструктурата.

Директива 1999/62/ЕО¹ („Директивата за евровинетката“) осигурява подробна правна рамка за таксуването на тежкотоварни автомобили за използване на определени пътища. Директивата има за цел да премахне нарушаването на конкуренцията между транспортните предприятия чрез поетапно хармонизиране на данъците върху превозните средства и установяване на справедливи механизми за налагане на такси за инфраструктурата. Тя определя минималните ставки на данъците за тежкотоварни автомобили и подробните правила за налагане на такси за инфраструктурата, включително промяната на таксите според екологичните показатели на превозните средства.

По своята същност годишните данъци върху превозните средства са плащания, свързани с факта, че превозното средство е регистрирано на името на данъкоплатеца за определен период, и като такива не отразяват конкретно използване на инфраструктурата. По подобни причини данъците върху превозните средства не са ефективни, когато става дума за стимулиране на по-чисти и по-ефективни дейности или за намаляване на задръстванията. От друга страна таксите за изминато разстояние, които са пряко свързани с използването на пътищата, са значително по-подходящи за постигането на тези цели.

Прилагането на данъци върху превозните средства представлява разход, който промишлеността засега трябва да поеме при всички случаи, дори ако държавите членки наложат такси за изминато разстояние. Следователно данъците върху превозните средства могат да представляват пречка за въвеждането на такси за изминато разстояние.

Поради това на държавите членки следва да се предоставят повече възможности за намаляване на данъците върху превозните средства, а именно чрез намаляване на минималните стойности, определени в Директива 1999/62/ЕО. За да се сведе до минимум рискът от нарушаване на конкуренцията между превозвачите, установени в различни държави членки, това намаляване трябва да се извърши постепенно.

¹ Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 г. относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури, ОВ L 187, 20.07.1999 г., стр. 42 – 50.

Инициативата подпомага Програмата за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT), като намалява тежестта, свързана с минималните данъци за тежкотоварни автомобили.

- **Съгласуваност със съществуващите разпоредби в областта на политиката**

Настоящото предложение е представено заедно с друго предложение, което има за цел да отстрани недостатъците на глава III от Директива 1999/62/ЕО, свързана с такси за изминатото разстояние и такси за ползване на инфраструктура, за да се осигури по-ефективно постигане на определени цели на посочената директива. Последното предложение насърчава по-специално прилагането на такси за изминатото разстояние, т.е. форма на пътно таксуване, която е свързана с изминатото разстояние.

Същата основна цел стои в основата на настоящото предложение за изменение на глава II от Директивата, свързана с данъците върху тежкотоварните автомобили. Предложеното изменение се състои в постепенно намаляване на минималните стойности до нула, а именно в 5 стъпки, предприети в продължение на 5 последователни години, всяка от които съставлява 20 % от сегашните минимални стойности. Целта е да се осигури стимул за преминаване към таксуване въз основа на изминатото разстояние, т.е. прилагането на такси за изминатото разстояние.

- **Съгласуваност с другите политики на Съюза**

Инициативата е част от усилията на Комисията за създаване на Енергиен съюз и от редица предложения, свързани с транспорта с ниски емисии², включително преразглеждането на регламентите за емисиите на CO₂ за леки и лекотоварни автомобили, предложенията за сертифициране и мониторинг/докладване на емисиите на CO₂ от камиони и автобуси и свързаните инициативи в областта на автомобилния транспорт, по-специално относно преразглеждането на законодателството във връзка с оперативно съвместимите услуги за електронно събиране на такси за изминатото разстояние и на правилата, уреждащи вътрешния пазар на услуги за автомобилни превози на товари и автобусни превози.

Предложените промени са в съответствие с целите, определени в Бялата книга за транспорта от 2011 г.³, която изисква преминаване към пълно прилагане на принципите „замърсителят плаща“ и „потребителят плаща“, за да се осигури по-устойчив транспорт и финансиране на инфраструктурата.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

- **Правно основание**

Правните основания за Директива 1999/62/ЕО са член 71 и член 93 от Договора за ЕО (понастоящем член 91 и член 113).

Разпоредбите на Директивата, засегнати от настоящото предложение, се отнасят до данъците върху тежкотоварните автомобили — област, за която е приложим член 113 от ДФЕС.

² COM(2016) 501 final. Европейска стратегия за мобилност с ниски емисии

³ COM(2011) 144 final: Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите

Що се отнася до измененията на други разпоредби на Директивата, те попадат в обхвата на член 91, параграф 1 от ДФЕС и са разгледани в посоченото по-горе отделно предложение.

- **Субсидиарност (при неизключителна компетентност)**

ЕС споделя с държавите членки компетентността за регулиране в областта на транспорта съгласно член 4, параграф 2, буква ж) от ДФЕС, както и в областта на вътрешния пазар съгласно член 4, параграф 2, буква а) от ДФЕС. Въпреки това постепенното намаляване на съществуващите минимални стойности, определени от Съюза, може да се управлява единствено от самия Съюз.

Без намесата на ЕС задължението за държавите членки да прилагат минималния данък върху превозните средства ще остане валидно, дори ако са въвели или възнамеряват да въведат по-подходящ инструмент за възстановяване на инфраструктурните разходи, пряко свързан с индивидуалното използване на инфраструктурата. Това задължение ще ги възпрепятства да обезщетят сектора на товарния транспорт (в същото съотношение) за потенциално увеличение на разходите, свързани с въвеждането на такъв инструмент по отношение на тежкотоварните автомобили, чрез намаляване на данъците върху превозните средства.

- **Пропорционалност**

Предложената мярка допринася единствено за постигането на определените цели, по-специално за съгласувано прилагане на принципите „замърсителят плаща“ и „потребителят плаща“, и не надхвърля необходимото за тази цел.

Целевото изменение на глава II е необходимо, за да се даде възможност на държавите членки постепенно да намалят данъците върху тежкотоварните автомобили.

- **Избор на инструмент**

Тъй като нормативният акт — предмет на изменението, е директива, актът за изменение по принцип следва да има същата форма.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

Комисията публикува своята оценка на Директива 1999/62/ЕО през 2013 г.⁴ През януари 2014 г. бе публикувана външна оценка на изпълнението и въздействието на политиката на ЕС относно таксуването за ползване на инфраструктура от 1995 г. насам⁵. Тези оценки установиха различни проблеми, свързани с пътните такси за тежкотоварни автомобили съгласно настоящата законодателна рамка. Всички тези проблеми се решават с паралелно предложение за изменение на глава III от Директивата, а настоящата инициатива е съсредоточена единствено върху улесняване на прилагането на такси въз основа на изминатото разстояние.

⁴ Последваща оценка на изменената Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури, SWD(2013) 1 final

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

Макар че 24 държави членки са въвели някаква форма на пътно таксуване и съществува тенденция за преминаване към такси въз основа на изминатото разстояние в цялата мрежа, този преход е бавен и има постоянни несъответствия в целия Съюз. При оценката бяха установени големи различия в националните политики за пътни такси и се стигна до заключението, че липсата на хармонизация на видовете такси (такси за определен срок или такси за изминатото разстояние) и на видовете използвани технологии за събиране на такси води до допълнителна административна тежест и разходи както за публичните органи, така и за потребителите.

През 2013 г. Комисията публикува обобщение на мерките, включително данъци върху превозните средства, които интернализират или намаляват външните разходи в транспорта⁶.

- **Консултации със заинтересованите страни**

Консултациите със заинтересованите страни отговарят на минималните стандарти за такива консултации, посочени в съобщението на Комисията от 11 декември 2002 г. (COM(2002) 704 final).

За провеждане на консултациите бяха използвани методите на откритата и целевата консултация и разнообразни инструменти.

1) Чрез уебсайта „Your Voice in Europe“ бе организирана стандартна 12-седмична онлайн отворена обществена консултация въз основа на въпросници.

Тя продължи от 8 юли до 5 октомври, като бяха приети и закъснели отговори. Въпросниците се основават на проблеми, установени при оценката, и включват въпроси относно справедливостта на пътните такси (данъци и такси).

Комисията получи 135 отговора на въпросниците, както и 48 допълнителни документа. Отговорите обхващат различни групи заинтересовани страни, включително транспортни предприятия (42 %), потребители/граждани (14 %), публични органи (13 %), строителния сектор (7 %), обществени транспортни сдружения (4 %) и доставчици на услуги/решения за събиране на такси (4 %).

2) През целия процес на оценка на въздействието се провеждаха целенасочени консултации с конкретни заинтересовани страни и специалисти, които включваха:

- а) поредица от тематични семинари със заинтересованите страни и държавите членки, организирани от Комисията през септември и октомври 2015 г.;
- б) конференция относно пътните инициативи, проведена на 19 април 2016 г.;
- в) 21 интервюта със заинтересовани страни, избрани въз основа на конкретни нужди от данни, проведени от изпълнителя, който изготвя проучването за оценка на въздействието.

Обобщение на получените данни и използването на резултатите

⁶ SWD(2013) 269 final, Доклад съгласно член 11, параграф 4 от Директива 1999/62/ЕО

По-голямата част от отговорилите в отворената обществена консултация са на мнение, че различните данъци и системи за таксуване могат да доведат до нарушаване на пазара, поради което подкрепят хармонизацията в ЕС.

Някои заинтересовани страни изказват мнение, че налагането на данък върху превозните средства от една страна и такси за използване на пътищата от друга представлява двойна тежест. Заинтересованите страни считат, че хармонизирането на правилата за пътни такси в целия ЕС е идеалното решение, тъй като ще създаде лоялна конкуренция, вместо да облагодетелства дружествата в държави с по-ниски данъци.

Много от интервюираните заинтересовани страни подчертават също, че всяко увеличаване на разходите в резултат на по-високи такси за използване на пътищата трябва да се компенсира чрез намаляване на други свързани с транспорта данъци.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Определянето на проблема се основава на оценки, за които частично се използват становища на външни експерти (оценка на изпълнението и въздействието на политиката на ЕС относно таксуването за ползване на инфраструктура от 1995 г. насам, актуализация на Наръчника за външни разходи за транспорт⁷), както и допълнителни изследвания.

Освен това през 2012 г. бе проведено проучване, в което бяха разгледани мерките за интернализиране на външните разходи в транспорта⁸.

Външен изпълнител съдейства за провеждането на допълнително проучване за оценката на въздействието⁹, което приключи през април 2017 г.

- **Оценка на въздействието**

Инициативата се подкрепя от оценка на въздействието, която получи положително становище с резерви от Комитета за регулаторен контрол. Коментарите са взети под внимание в преразгледаната оценка на въздействието, като промените са обяснени в приложение I към доклада за оценка на въздействието. Разгледани бяха четири последователни варианта на политиката (вариант 1 до вариант 4), които отразяват нарастваща степен на регулаторна намеса и са взаимозависими. Мерките във връзка с данъчното облагане бяха анализирани заедно с тези относно пътните такси.

Първият вариант на политиката (вариант 1) включва законодателни промени, които актуализират само някои разпоредби на Директивата и разширяват обхвата ѝ до автобуси, леки и лекотоварни автомобили и микробуси с цел разрешаване на всички установени проблеми. Промените са свързани с актуализирането на изискванията на глава III от Директивата (Такси за изминато разстояние и такси за ползване на инфраструктура). Те не засягат глава II.

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

⁸ CE Delft et al., 2012, "An inventory of measures for internalising external costs in transport", 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.

Вариант 2 включва постепенното премахване на таксите за определен срок за тежки превозни средства с цел разрешаване на проблемите, свързани с емисиите на CO₂ и замърсители чрез по-широко използване на такси въз основа на изминатото разстояние.

Вариант 3 (с две версии — а и б) включва допълнителни мерки за леки превозни средства, насочени към справянето с междуградските задръствания (версия 3а и 3б), както и с емисиите на CO₂ и замърсители от всички превозни средства (само вариант 3б).

Вариант 4 ще направи таксите за външни разходи задължителни за тежките превозни средства и постепенно ще премахне възможността за обвързано с времето таксуване за всички превозни средства, така че да има достъп само до таксуване въз основа на изминатото разстояние.

Вторият, третият и четвъртият вариант включват също и възможността за намаляване на годишния данък върху тежкотоварните автомобили под настоящите минимални равнища, определени в Директивата, в случай че за тях са приложими такси въз основа на изминатото разстояние в съответната държава членка. При оценката на въздействието бе установено, че възможността за намаляване на данъка върху превозните средства може да намали тежестта за превозвачите с около 2 милиарда евро (в сравнение с текущия размер на заплащаните от тежкотоварни автомобили данъци от близо 3 милиарда евро) в зависимост от избора на държавите членки във връзка с използването на пътни такси въз основа на изминатото разстояние.

Оценката на въздействието, която предполага замяна във варианти 2 до 4 на текущите схеми за обвързано с времето таксуване с такива въз основа на изминатото разстояние (алтернативата на неначисляването на такси от страна на държавите членки), ясно показва, че вариант 4 е най-ефективен, но води до най-високи разходи. Вариант 1 може да допринесе за постигането на целите само по много ограничен начин, макар и на практика без разходи. Вариант 2 и вариант 3 имат по-балансирано икономическо, социално и екологично въздействие и ще постигнат изискваните резултати на разумна цена.

Оценката на въздействието определи като предпочитан вариант 3б, който включва промяна на таксите за леки превозни средства според техните емисии на CO₂ и замърсители, но евентуално допълнен с изискването за таксуване за външни разходи поне за част от мрежата за тежки превозни средства, както и с постепенното премахване на обвързано с времето таксуване за леки автомобили през достатъчно дълъг период от време. Това са мерките, запазени в настоящото предложение, което по този начин се намира между вариант 3б и вариант 4, но е по-близо до вариант 4.

Вариант 3б и вариант 4 ще намалят свързаните със задръствания разходи с 2,5 — 6 % или 9 — 22 милиарда евро до 2030 г., ще осигурят допълнителни приходи от такси за изминатото разстояние в размер на 10 — 63 милиарда евро годишно и ще спомогнат за увеличаването на инвестициите в пътища с 25 — 260 % в сравнение с основния сценарий.

Те ще намалят значително емисиите на CO₂, NO_x и прахови частици от автомобилния транспорт. Това ще доведе до положително въздействие върху общественото здраве, пропорционално на спада в замърсяването на въздуха, както и до намаляване на

разходите във връзка с това замърсяване и произшествията с между 370 милиона и 1,56 милиарда евро до 2030 г. по текущи стойности.

Вариант 3б и вариант 4 ще създадат между 62 000 и 152 000 нови работни места, ако в поддръжката на пътищата се реинвестират само 30 % от допълнителните приходи от такси за изминато разстояние. Освен това всички варианти ще допринесат за равното третиране на гражданите на ЕС чрез намаляване наполовина на цената на краткосрочните винетки.

Вариант 3а и вариант 3б ще увеличат разходите за транспорт на товари с 1,1 %, а разходите за транспорт на пътници ще останат непроменени. При вариант 4 разходите за транспорт на пътници и товари може да се увеличат с 1,3 — 2,0 % в зависимост от действителното прилагане на таксите въз основа на изминато разстояние от страна на държавите членки (включително по възможност и тези, които понастоящем не налагат такси на определени категории превозни средства). Органите трябва да поемат разходите за внедряване на нови системи за събиране на такси или за разширяване на съществуващите такива, които възлизат общо на 2 — 3,7 милиарда евро за всички засегнати държави членки до 2030 г. Разширяването на обхвата на пътните такси до нови части от мрежата и до нови групи ползватели ще увеличи разходите за съответствие за ползвателите на пътя с 198 — 850 милиона евро годишно от 2025 г. нататък.

Въздействието върху МСП, в това число целия сектор на автомобилния превоз на товари, ще е ограничено, тъй като пътните такси представляват само малък процент от общите транспортни разходи. Всяко увеличаване на разходите се поема от клиентите или може да се компенсира чрез намаляване на данъците, което става възможно чрез изменението на глава II от Директивата.

- **Пригодност и опростяване на законодателството**

Предложението ще даде възможност на държавите членки постепенно да намалят годишните данъци върху тежкотоварните автомобили с максимално допустимо тегло в натоварено състояние над 12 тона. Тази промяна, заедно с предложеното постепенно премахване на таксите за определен срок, може да осигури плавен преход от система с фиксирани данъци и такси към по-прогресивна, пропорционална и адаптивна система за таксуване въз основа на използването.

Намаляването на данъка върху превозните средства, заплащан за използването на тежкотоварни автомобили от превозвачите (които са малки и средни предприятия и в повечето случаи микропредприятия), може да послужи като компенсация за потенциално нарастващите пътни такси, свързани с прилагането на схеми въз основа на изминато разстояние.

Така инициативата може да има известно положително въздействие върху конкурентоспособността в сектора на товарния транспорт, като намали разходите за притежаване на операторите в държавите членки, които решат да намалят данъка върху превозните средства. Ако след преходен период дадена държава членка избере да определи данъка на 0 евро, това също ще намали регулаторната и административната тежест.

- **Основни права**

В предложението са зачетени основните права и са спазени принципите, признати по-специално с Хартата на основните права на Европейския съюз.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението няма никакво отражение върху бюджета на Съюза.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **Планове за изпълнение и механизъм за мониторинг, оценка и докладване**

Докладът от оценката на въздействието посочва набор от 7 основни показателя, които ще се използват за наблюдение на напредъка, свързан с основните цели на политиката: изменението на емисиите на CO₂ от тежки превозни средства; състоянието на пътната инфраструктура, която е предмет на такси за изминато разстояние; пропорционалността и покриването на социалните разходи чрез пътни такси; и степента на задръстване на междуградската мрежа в ЕС.

За да се оцени въздействието на законодателството, ще е необходимо да се направи задълбочена оценка след постепенното въвеждане на всички промени. Подходящ срок за нея ще е пет години, след като новата рамка влезе изцяло в сила. Въздействието на междинните стъпки може да бъде оценено по-рано.

- **Обяснителни документи (за директивите)**

Имайки предвид обхвата на предложението и факта, че то изменя единствено Директива 1999/62/ЕО, която всички държави членки са транспонирали изцяло, не изглежда оправдано или пропорционално да се изискват обяснителни документи.

- **Подробно разяснение на конкретните разпоредби на предложението**

Предложението съдържа следните елементи:

Глава II — Заглавие

Заглавието на глава II се коригира, за да отразява, че след разширяването на обхвата на Директивата разпоредбите ѝ засягат само тежкотоварните автомобили, в съответствие с успоредното изменение на останалите разпоредби на Директивата.

Член 3 — Обхват на данъците върху превозните средства

Първото изречение в параграф 1 се изменя, за да се позовава правилно на член 1, буква а) от изменената Директива относно нейния обхват.

Приложение I:

Предлага се подразделяне на приложение I в редица последователни таблици, отразяващи постепенното намаляване на минималните ставки в продължение на пет години. Първата таблица съответства на настоящите условия в приложение I, а останалите пет таблици съдържат съответните цифри, всеки път намалени с 20 % спрямо текущите ставки, където е приложимо¹⁰.

¹⁰

Естествено, не се предлага да се изменят минималните стойности, които понастоящем са 0 евро.

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА СЪВЕТА

за изменение на Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури по отношение на някои разпоредби относно данъчното облагане на превозните средства

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 113 от него,

като взе предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взе предвид становището на Европейския парламент¹¹,

като взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹²,

в съответствие със специална законодателна процедура,

като има предвид, че:

- (1) В своята Бяла книга от 28 март 2011 г.¹³ Комисията определя цел за преминаване към пълно прилагане на принципите „замърсителят плаща“ и „потребителят плаща“ с цел генериране на приходи и осигуряване на финансиране за бъдещи инвестиции в транспорта.
- (2) По своята същност годишните данъци върху превозните средства са некомпенсирани плащания, свързани с факта, че превозното средство е регистрирано на името на данъкоплатеца за определен период, и като такива не отразяват конкретно използване на инфраструктурата. По подобни причини данъците върху превозните средства не са ефективни, когато става дума за стимулиране на по-чисти и по-ефективни дейности или за намаляване на задръстванията.
- (3) Тъй като са пряко свързани с използването на пътищата, таксите за изминато разстояние са значително по-подходящи за постигането на тези цели. Съгласно член 7 от Директива 1999/62/ЕО държавите членки, които въвеждат такси за изминато разстояние, могат да предоставят подходящо обезщетение на националните превозвачи.
- (4) Прилагането на данъци върху превозните средства представлява разход, който промишлеността засега трябва да поеме при всички случаи, дори ако държавите

¹¹ ОВ С, , стр. .

¹² ОВ С, , стр. .

¹³ Бяла книга от 28 март 2011 г. „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ (COM(2011) 144 final).

членки наложат такси за изминатото разстояние. Следователно данъците върху превозните средства могат да представляват пречка за въвеждането на такси за изминатото разстояние.

- (5) Поради това на държавите членки следва да се предоставят повече възможности за намаляване на данъците върху превозните средства, а именно чрез намаляване на минималните стойности, определени в Директива 1999/62/ЕО. За да се сведе до минимум рискът от нарушаване на конкуренцията между превозвачите, установени в различни държави членки, това намаляване трябва да се извърши постепенно.
- (6) Поради това Директива 1999/62/ЕО следва да бъде съответно изменена,
ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Директива 1999/62/ЕО се изменя, както следва:

- (1) Заглавието на глава II се заменя със следното:
„Облагане с данъци на тежкотоварните автомобили“;
- (2) В член 3, параграф 1 уводната част се заменя със следното:
„Данъците върху превозните средства, посочени в член 1, точка а), са както следва“;
- (3) Приложение I се изменя, както е посочено в приложението към настоящата директива.

Член 2

1. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до . Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.

2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 3

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на година.

*За Съвета
Председател*