

II

(Προπαγασκευαστικές πράξεις)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Τροποποιημένη πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για τον καταλογισμό του κόστους των υποδομών μεταφορών στα βαρέα φορτηγά οχήματα

(91/C 75/01)

COM(90) 540 τελικό

(Υποβλήθηκε από την Επιτροπή, βάσει του άρθρου 149 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΟΚ, στις 27 Νοεμβρίου 1990)

Η πρόταση της Επιτροπής της 8ης Ιανουαρίου 1988 (έγγρ. COM(87) 716 τελικό) τροποποιείται ως εξής:

1. Οι αιτιολογικές σκέψεις αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«ότι πρέπει σταδιακά να προσαρμοστούν τα εθνικά συστήματα φορολόγησης της χρήσης ή της κατοχής βαρέων φορτηγών οχημάτων· ότι αυτό αφορά τη δομή των εν λόγω φόρων καθώς και τα επίπεδα των συντελεστών τους·

ότι μια εναρμονισμένη δομή των φορολογικών συστημάτων, που θα βασίζεται στο μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των οχημάτων, ταξινομημένων ανά κατηγορίες ανάλογα με τον αριθμό και τη διάταξη των αξόνων τους, είναι αναγκαία για την εφαρμογή ενός συστήματος καταλογισμού του κόστους οδικής υποδομής, σε κοινοτικό επίπεδο, χωρίς να δημιουργούνται στρεβλώσεις του ανταγωνισμού·

ότι οι συντελεστές των φόρων πρέπει να καθοριστούν με τέτοιο τρόπο ώστε να αντανakλούν το κόστος που προκαλούν τα εν λόγω οχήματα στην οδική υποδομή· ότι για το σκοπό αυτό, η φορολόγηση οποιουδήποτε οχήματος, λαμβανομένου υπόψη του εναρμονισμένου ειδικού φόρου κατανάλωσης πετρελαίου ντήζελ, πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον το κόστος χρήσης της συγκεκριμένης υποδομής από το εν λόγω όχημα· ότι το καταβληθέν ποσό φόρου οχήματος πρέπει να αντανakλά το ποσό των διοδίων που καταβάλλεται για τη χρήση ενός συγκεκριμένου οδικού δικτύου σε ορισμένα κράτη μέλη·

ότι καταρχήν κρίνεται σκόπιμο να περιοριστεί η προσαρμογή των εθνικών φορολογικών συστημάτων στα πετρελαιοκίνητα επαγγελματικά οχήματα που υπερβαίνουν ένα καθορισμένο όριο χωρητικότητας και τα οποία χρησιμοποιούνται στις ενδοκοινοτικές εμπορευματικές μεταφορές·

ότι ένας ακριβής καταλογισμός του κόστους της οδικής υποδομής και του εξωτερικού κόστους πρέπει, στην ιδανική περίπτωση, να βασίζεται στα στοιχεία του κόστους, τα οποία παρέχει κάθε κράτος μέλος· ότι, επειδή τη στιγμή αυτή δεν υπάρχουν διαθέσιμα τέτοια στοιχεία, θα εφαρμοστεί ένα προσωρινό σύστημα που θα βασίζεται στον καθορισμό κατώτατων συντελεστών του

φόρου οχήματος, τους οποίους θα τηρούν όλα τα κράτη μέλη·

ότι ο μακροπρόθεσμος στόχος είναι να εφαρμοστεί, για τους σκοπούς της φορολόγησης των οχημάτων, ένα κοινοτικό σύστημα που θα βασίζεται στην αρχή της εδαφικότητας·

ότι πρέπει να τηρηθεί ένα αυστηρό χρονοδιάγραμμα για την εφαρμογή των διάφορων φάσεων του συστήματος· ότι είναι αναγκαίο για την Επιτροπή να διαπραγματευτεί συμφωνίες με τρίτες χώρες με σκοπό να εξασφαλιστεί η ορθή λειτουργία του κοινοτικού συστήματος φορολόγησης των οχημάτων, να μειωθούν οι διαφορές στα φορολογικά συστήματα των ενδιαφερόμενων μερών και να εξασφαλιστεί η ελεύθερη ροή των οδικών μεταφορών·»

2. Το άρθρο 2 παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, ως “βαρέα φορτηγά οχήματα” νοούνται τα συμπαγή φορτηγά, οι οδικοί συρμοί και τα αρθρωτά οχήματα που είναι εγγεγραμμένα σ’ ένα κράτος μέλος ή, σε περίπτωση που δεν είναι εγγεγραμμένα, ανήκουν σε επιχειρήσεις εγκατεστημένες σ’ ένα κράτος μέλος ή σε υπηκόους ενός κράτους μέλους ή χρησιμοποιούνται, στο εσωτερικό ενός κράτους μέλους, από τις προαναφερθείσες επιχειρήσεις ή τους υπηκόους, υπό την προϋπόθεση ότι:

- η κινητήρια ισχύς τους προέρχεται από κινητήρα ντήζελ,
- χρησιμοποιούνται για οδικές εμπορευματικές μεταφορές,
- το μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος τους είναι τουλάχιστον δώδεκα τόνοι·»

3. Στο άρθρο 4 η παράγραφος 3 διαγράφεται και στην παράγραφο 2 στοιχείο β) προστίθενται τα εξής: διόδιο σε γέφυρες, διώρυγες και ορεινές διαδρομές·.

4. Στο άρθρο 5 η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας η επιβολή διοδίων επιτρέπεται μόνο σε συγκεκριμένους αυτοκινητόδρομους ή δίκτυα αυτοκινητοδρόμων ή τμήματα αυτών.

Ως "αυτοκινητόδρομος" νοείται κάθε οδός ειδικής μελέτης και κατασκευής για την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, η οποία δεν εξυπηρετεί τις ιδιοκτησίες που συνορεύουν μ' αυτήν και:

- i) διαθέτει, εκτός από ειδικά σημεία ή προσωρινά, χωριστά οδοστρώματα για τις δύο κατευθύνσεις της κυκλοφορίας, τα οποία χωρίζονται μεταξύ τους είτε με διαχωριστική νησίδα που δεν προορίζεται για την κυκλοφορία ή, κατ' εξαίρεση, με άλλα μέσα,
- ii) δεν διασταυρώνεται ισοπέδως με άλλη οδό, ατραπό, σιδηροδρομική ή τροχιοδρομική γραμμή και,
- iii) έχει ειδική σήμανση ως αυτοκινητόδρομος.»

5. Το άρθρο 6 παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Σε κάθε κατηγορία ή υποκατηγορία, ως βάση φορολογίας λαμβάνεται το μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος των βαρέων φορτηγών οχημάτων.

Η διαφοροποίηση του μέγιστου επιτρεπόμενου μεικτού βάρους θα εφαρμόζεται βάσει της κατάταξης που παρατίθεται στο παράρτημα I.»

6. Στο άρθρο 6 η παράγραφος 3 διαγράφεται.
7. Στο άρθρο 7 η παράγραφος 2 διαγράφεται.
8. Στο άρθρο 8 η παράγραφος 2 στοιχείο β) διαγράφεται.
9. Στο άρθρο 8, η παλαιά παράγραφος 2 στοιχείο γ) γίνεται νέα παράγραφος 2 στοιχείο β).
10. Το άρθρο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 9

Προσωρινά, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τους ελάχιστους συντελεστές φορολόγησης των οχημάτων οι οποίοι υπολογίζονται βάσει της μεθόδου που περιγράφεται στο παράρτημα II. Οι συντελεστές αυτοί θα τεθούν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1992 και θα ισχύουν μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1994, ημερομηνία μετά από την οποία θα εφαρμοσθούν οι συντελεστές που καθορίζονται βάσει των διατάξεων του άρθρου 10.»

11. Το άρθρο 10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 10

1. Από την 1η Ιανουαρίου 1995, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν ελάχιστους συντελεστές φορολογίας των οχημάτων, οι οποίοι καθορίζονται βάσει των παραγράφων που ακολουθούν. Το Συμβούλιο θα αποφασίσει για τους συντελεστές αυτούς το αργότερο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1993 βάσει της πρότασης που υπέβαλε η Επιτροπή, το αργότερο μέχρι την 1η Μαρτίου 1993.

2. Για καθεμία από τις κατηγορίες οχημάτων που καθορίζονται στο άρθρο 6, τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το αντίστοιχο κόστος της οδικής υποδομής, σύμφωνα με το πρόγραμμα που παρατίθεται στο παράρτημα III, το αργότερο μέχρι την 1η Ιουνίου 1992.

3. Βάσει των πληροφοριών για το κόστος της οδικής υποδομής που λαμβάνει από τα κράτη μέλη σύμφωνα με την παράγραφο 2, η Επιτροπή καθορίζει το μέσο κόστος της οδικής υποδομής για καθεμία από τις αντίστοιχες κατηγορίες οχημάτων.

4. Χρησιμοποιώντας τις πληροφορίες που διαβιβάζουν τα κράτη μέλη, η Επιτροπή υπολογίζει τους

ελάχιστους συντελεστές του φόρου οχήματος για καθεμία από τις κατηγορίες οχημάτων, λαμβάνοντας υπόψη το επίπεδο του κόστους της οδικής υποδομής που προκύπτει σύμφωνα με τις παραγράφους 2 και 3 αφού αφαιρεθούν τα προβλεπόμενα έσοδα από τον ειδικό φόρο κατανάλωσης πετρελαίου ντήζελ για τις διάφορες κατηγορίες οχημάτων, σύμφωνα με τη μέθοδο του παραρτήματος IV.

5. Οι συντελεστές του φόρου οχημάτων εκφράζονται σε Ecu.

6. Τα κράτη μέλη που δεν τηρούν τις προβλεπόμενες ημερομηνίες για τη διαβίβαση των πληροφοριών που περιγράφονται στις παραγράφους 1 και 2 δεν περιλαμβάνονται στους υπολογισμούς. Στην περίπτωση αυτή, το κοινοτικό κόστος της οδικής υποδομής και οι προκύπτοντες συντελεστές φόρου υπολογίζονται βάσει των στοιχείων που διαβίβασαν τα άλλα κράτη μέλη μόνο.

7. Δεδομένου ότι, μέχρι στιγμής, τουλάχιστον επτά κράτη μέλη δεν είναι σε θέση να διαβιβάσουν στην Επιτροπή τα κατάλληλα στοιχεία για το κόστος της οδικής υποδομής σύμφωνα με το παράρτημα III, επιτρέπεται στην Επιτροπή να αυξάνει κατά 10% το πολύ ετησίως τους συντελεστές που προβλέπονται στο άρθρο 9.

8. Η διαδικασία που καθορίζεται στις παραγράφους 2 έως 6 επαναλαμβάνεται δύο φορές ετησίως. Με την ευκαιρία αυτή, η Επιτροπή λαμβάνει επίσης υπόψη την ανάγκη καθιέρωσης μιας σταδιακής αύξησης της κάλυψης του κόστους υποδομής, έτσι ώστε να έχει καλυφθεί εξ ολοκλήρου το κόστος αυτό το αργότερο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1999.

9. Το Συμβούλιο θα αποφασίσει πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 1993 σχετικά με πρόταση της Επιτροπής για τη διαδικασία που πρέπει να τηρείται για την εφαρμογή της παραγράφου 8.»

12. Το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 11

Από την 1η Ιανουαρίου 1992, οι εθνικές αρχές μπορούν να επιστρέφουν τους εισπραχθέντες φόρους οχήματος βάσει του αριθμού των οχηματοχιλιόμετρων που διανύθηκαν σε αυτοκινητόδρομους με δίοδια στην Κοινότητα. Η επιστροφή θα πραγματοποιείται επί ετήσιας βάσης κατ' εφαρμογή του ακόλουθου τύπου:

οχηματοχιλιόμετρα, σε αυτοκινητοδρόμους με δίοδια
× ονομαστικό ετήσιο φόρο οχήματος

100 000.»

13. Το άρθρο 12 γίνεται άρθρο 13.

14. Παρεμβάλλεται ένα νέο άρθρο 12:

«Άρθρο 12

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία από την 1η Ιανουαρίου 1992. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, οι τελευταίες αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από αρμόδια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Υποκατηγορία επαγγελματικών οχημάτων μβο (τόνοι)

Ανω	Μέχρι
ΣΤΑΘΕΡΑ	
<i>2 άξονες</i>	
7,5	12
12	13
13	14
14	15
15	18
<i>3 άξονες</i>	
15	17
17	19
19	21
21	23
23	25
25 (¹)	26 (¹)
<i>4 άξονες</i>	
23	25
25	27
27	29
29	31
31 (¹)	32 (¹)
ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΙ	
<i>2 + 1 άξονες</i>	
12	14
14	16
16	18
18	20
20	22
22	23
23	25
25	28

Ανω	Μέχρι
ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΙ	
<i>2 + 2 άξονες</i>	
23	25
25	26
26	28
28	29
29	31
31	33
33	36
36 (¹)	38 (¹)
<i>2 + 3 άξονες</i>	
36	38
38	40
<i>3 + 2 άξονες</i>	
36	38
38	40
40	44
<i>3 + 3 άξονες</i>	
36	38
38	40
40	44

(¹) Τα οχήματα που διαθέτουν κινητήριο άξονα με πνευματική ανάρτηση ή ισοδύναμο σύστημα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

ΠΡΟΣΩΡΙΝΟΙ ΦΟΡΟΙ ΠΟΥ ΘΑ ΙΣΧΥΟΥΝ ΑΠΟ ΤΗΝ 1η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1992 ΕΩΣ ΚΑΙ ΤΙΣ 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1992

Υποκατηγορία επαγγελματικών οχημάτων — μβο (τόνοι)

Σταθερά		Ελάχιστος φόρος (σε Ecu/έτος)	Συνδυασμοί		Ελάχιστος φόρος (σε Ecu/έτος)
2 άξονες			2 + 2 άξονες		
12	13	71	23	25	165
13	14	204	25	26	271
14	15	186	26	28	398
15	18	645	28	29	482
			29	31	790
			31	33	1 097
			33	36	1 666
			36 ⁽²⁾	38 ⁽²⁾	1 666
3 άξονες			2 + 3 άξονες		
15	17	127	36	38	1 216
17	19	262	38	40	1 652
19	21	339			
21	23	523			
23	25	814			
25 ⁽¹⁾	26 ⁽¹⁾	814			
4 άξονες			3 + 2 άξονες		
23	25	343	36	38	1 072
25	27	537	38	40	1 481
27	29	853	40	44	2 191
29	31	1 267			
31 ⁽¹⁾	32 ⁽¹⁾	1 267			
Συνδυασμοί			3 + 3 άξονες		
2 + 1 άξονες			36	38	532
12	14	0	38	40	791
14	16	0	40	44	1 262
16	18	32			
18	20	76			
20	22	175			
22	23	229			
23	25	414			
25	28	723			

⁽¹⁾ Τα οχήματα που διαθέτουν κινητήριο άξονα με πνευματική ανάρτηση ή ισοδύναμο σύστημα.

Τα οχήματα που διαθέτουν τέτοια συστήματα ανάρτησης φορολογούνται βάσει του τιμολογίου που ισχύει για την αμέσως κατώτερη κατηγορία οχήματος. Για παράδειγμα, ένα όχημα με 3 άξονες και μέγιστο μεικτό βάρος 23 τόνων θα φορολογηθεί με 339 Ecu αντί για 523 Ecu.

⁽²⁾ Τα οχήματα που διαθέτουν κινητήριο άξονα με πνευματική ανάρτηση ή ισοδύναμο σύστημα.

Τα οχήματα που διαθέτουν τέτοια συστήματα ανάρτησης φορολογούνται βάσει του τιμολογίου που ισχύει για την αμέσως κατώτερη κατηγορία οχήματος. Για παράδειγμα, ένα όχημα με 3 άξονες και μέγιστο μεικτό βάρος 23 τόνων θα φορολογηθεί με 175 Ecu αντί για 229 Ecu.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

ΠΡΟΣΩΡΙΝΟΙ ΦΟΡΟΙ ΠΟΥ ΘΑ ΙΣΧΥΟΥΝ ΑΠΟ ΤΗΝ 1η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1993 ΕΩΣ ΚΑΙ ΤΙΣ
31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1993

Υποκατηγορία επαγγελματικών οχημάτων — μβο (τόνοι)

Σταθερά		Ελάχιστος φόρος (σε Ecu/έτος)	Συνδυασμοί		Ελάχιστος φόρος (σε Ecu/έτος)
2 άξονες			2 + 2 άξονες		
12	13	94	23	25	220
13	14	272	25	26	361
14	15	382	26	28	531
15	18	860	28	29	643
3 άξονες			29	31	1 053
15	17	169	31	33	1 463
17	19	349	33	36	2 222
19	21	452	36 (2)	38 (2)	2 222
21	23	697	2 + 3 άξονες		
23	25	1 086	36	38	1 622
25 (1)	26 (1)	1 086	38	40	2 203
4 άξονες			3 + 2 άξονες		
23	25	457	36	38	1 430
25	27	716	38	40	1 974
27	29	1 137	40	44	2 922
29	31	1 689	3 + 3 άξονες		
31 (1)	32 (1)	1 689	36	38	709
Συνδυασμοί			38	40	1 054
2 + 1 άξονες			40	44	1 683
12	14	0	(1) Τα οχήματα που διαθέτουν κινητήριο άξονα με πνευματική ανάρτηση ή ισοδύναμο σύστημα. Τα οχήματα που διαθέτουν τέτοια συστήματα ανάρτησης φορολογούνται βάσει του τιμολογίου που ισχύει για την αμέσως κατώτερη κατηγορία οχήματος. Για παράδειγμα, ένα όχημα με 3 άξονες και μέγιστο μεικτό βάρος 23 τόνων θα φορολογηθεί με 452 Ecu αντί για 697 Ecu. (2) Τα οχήματα που διαθέτουν κινητήριο άξονα με πνευματική ανάρτηση ή ισοδύναμο σύστημα. Τα οχήματα που διαθέτουν τέτοια συστήματα ανάρτησης φορολογούνται βάσει του τιμολογίου που ισχύει για την αμέσως κατώτερη κατηγορία οχήματος. Για παράδειγμα, ένα όχημα με 3 άξονες και μέγιστο μεικτό βάρος 23 τόνων θα φορολογηθεί με 233 Ecu αντί για 305 Ecu.		
14	16	0			
16	18	43			
18	20	101			
20	22	233			
22	23	305			
23	25	552			
25	28	964			

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

ΠΡΟΣΩΡΙΝΟΙ ΦΟΡΟΙ ΠΟΥ ΘΑ ΙΣΧΥΟΥΝ ΑΠΟ ΤΗΝ 1η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1994 ΕΩΣ ΚΑΙ ΤΗΣ
31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1994

Υποκατηγορία επαγγελματικών οχημάτων — μβo (τόνοι)

Σταθερά		Ελάχιστος φόρος (σε Ecu/έτος)	Συνδυασμοί		Ελάχιστος φόρος (σε Ecu/έτος)
2 άξονες			2 + 2 άξονες		
12	13	118	23	25	275
13	14	340	25	26	451
14	15	477	26	28	664
15	18	1 075	28	29	804
			29	31	1 316
			31	33	1 829
			33	36	2 777
			36 ⁽²⁾	38 ⁽²⁾	2 777
3 άξονες			2 + 3 άξονες		
15	17	211	36	38	2 027
17	19	436	38	40	2 754
19	21	565			
21	23	871			
23	25	1 357			
25 ⁽¹⁾	26 ⁽¹⁾	1 357			
4 άξονες			3 + 2 άξονες		
23	25	571	36	38	1 787
25	27	895	38	40	2 468
27	29	1 421	40	44	3 652
29	31	2 111			
31 ⁽¹⁾	32 ⁽¹⁾	2 111			
Συνδυασμοί			3 + 3 άξονες		
2 + 1 άξονος			36	38	886
12	14	0	38	40	1 318
14	16	0	40	44	2 104
16	18	54			
18	20	126			
20	22	291			
22	23	381			
23	25	690			
25	28	1 205			

⁽¹⁾ Τα οχήματα που διαθέτουν κινητήριο άξονα με πνευματική ανάρτηση ή ισοδύναμο σύστημα.

Τα οχήματα που διαθέτουν τέτοια συστήματα ανάρτησης φορολογούνται βάσει του τιμολογίου που ισχύει για την αμέσως κατώτερη κατηγορία οχήματος. Για παράδειγμα, ένα όχημα με 3 άξονες και μέγιστο μεικτό βάρος 23 τόνων θα φορολογηθεί με 565 Ecu αντί για 871 Ecu.

⁽²⁾ Τα οχήματα που διαθέτουν κινητήριο άξονα με πνευματική ανάρτηση ή ισοδύναμο σύστημα.

Τα οχήματα που διαθέτουν τέτοια συστήματα ανάρτησης φορολογούνται βάσει του τιμολογίου που ισχύει για την αμέσως κατώτερη κατηγορία οχήματος. Για παράδειγμα, ένα όχημα με 3 άξονες και μέγιστο μεικτό βάρος 23 τόνων θα φορολογηθεί με 291 Ecu αντί για 381 Ecu.

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Οι αρχές

1 Λόγω της έλλειψης σχετικών δεδομένων από την πλειοψηφία των κρατών μελών, έγιναν ορισμένοι υπολογισμοί από τις υπηρεσίες της Επιτροπής ώστε να καθοριστούν οι ελάχιστοι συντελεστές του φόρου οχήματος που θα ισχύουν για κάθε κατηγορία οχήματος

Δεδομένα σχετικά με το μέσο κόστος της οδικής υποδομής ανά οχηματοχίλιometro για τα ΒΦΟ διαθετούν μόνο 4 κράτη μέλη (D F B UK)

Με βάση την υπόθεση ότι οι οδικοί μεταφορείς οδηγούν κατά μέσον όρο 100 000 χιλιόμετρα κατ' έτος, υπολογίζεται ένα μέσο συνολικό κόστος οδικής υποδομής ύψους 15 610 Ecu (10 230 Ecu για το μεταβλητό κόστος και 5 380 Ecu για το σταθερό κόστος οδικής υποδομής⁽¹⁾), πολλαπλασιάζοντας το μέσο κόστος της οδικής υποδομής ανά οχηματοχίλιometro. Πρέπει να σημειωθεί ότι το ποσό αυτό είναι μόνο ένας μέσος όρος και για το λόγο αυτό δεν αντιστοιχεί στο κόστος υποδομής καμίας από τις «πραγματικές» κατηγορίες οχημάτων

Για να υπολογιστούν τα διάφορα επίπεδα κόστους υποδομής για τις διάφορες κατηγορίες οχημάτων, χρησιμοποιήθηκαν αφενός τα στοιχεία που λήφθηκαν υπόψη για το μέσο μεταβλητό, το μέσο καθορισθέν και το μέσο συνολικό κόστος και αφετέρου οι διάφοροι συντελεστές που δημοσίευσε το υπουργείο Μεταφορών του Ηνωμένου Βασιλείου

2 Για να καθοριστεί ο ελάχιστος ετήσιος φόρος οχήματος, έγιναν οι ακόλουθοι υπολογισμοί για κάθε κατηγορία οχήματος

Ο γενικός τύπος είναι

(συνολικό κόστος οδικής υποδομής – καταβληθείς ειδικός φόρος καταναλώσης πετρελαίου ντίζελ) $\times$ K = ελάχιστος φόρος οχήματος

όπου

- συνολικό κόστος οδικής υποδομής = το άθροισμα του μεταβλητού και σταθερού κόστους οδικής υποδομής για τη συγκεκριμένη κατηγορία οχήματος (βλέπε σημείο 3)
- καταβληθείς ειδικός φόρος καταναλώσης πετρελαίου ντίζελ = το ποσό του ειδικού φόρου καταναλώσης πετρελαίου ντίζελ που θα κατεβάλε ενα συγκεκριμένο όχημα (= ετήσια χιλιόμετρα $\times$ καταναλώση χιλιόμετρα $\times$ ειδικό φόρο καταναλώσης/λίτρο) (βλέπε σημείο 4)
- ελάχιστος φόρος οχήματος = K πολλαπλασιασμένος επί το μέρος του κόστους οδικής υποδομής που δεν καλυπτείται από τον ειδικό φόρο καταναλώσης πετρελαίου ντίζελ. Ο παραγοντας K ισχύει για όλες τις κατηγορίες οχημάτων (βλέπε σημείο 5)

Αναλυτικότερη εξήγηση των τριών στοιχείων

3 Ο υπολογισμός του συνολικού κόστους οδικής υποδομής για κάθε κατηγορία οχήματος, σύμφωνα με τη μέθοδο που εφαρμόζει το Ηνωμένο Βασίλειο, βασίζεται στις ακόλουθες παραμέτρους

- στο μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος του οχήματος
- στον αριθμό των καθορισμένων αξόνων (αναλόγα με τον αριθμό των αξόνων και το βάρος του οχήματος),
- στον αριθμό των μονάδων επιβατηγού αυτοκινήτου (αναλόγα με τις διαστάσεις του οχήματος)

Βάσει των προαναφερθέντων μπορεί να υπολογιστεί το κόστος οδικής υποδομής για κάθε κατηγορία οχήματος, υπό την προϋπόθεση ότι το κόστος αυτό είναι γνωστό για τουλάχιστον μια κατηγορία οχημάτων. Δεδομένου ότι είναι γνωστό μόνο το μέσο συνολικό κόστος για όλες τις κατηγορίες των βαρέων φορτηγών οχημάτων μαζί, χρησιμοποιήθηκε αυτό το κόστος ως βάση υπολογισμού των διαφορών ελαχίστων φόρων οχήματος

4 Στόχος είναι να καλυφθεί το μεταβλητό κόστος οδικής υποδομής από τον ειδικό φόρο καταναλώσης του πετρελαίου ντίζελ. Μ' άλλα λόγια ο συντελεστής αυτός θα πρέπει να καλύπτει το μεταβλητό κόστος υποδομής ενός «μέσου» βαρέος φορτηγού οχήματος. Δεδομένου ότι η καταναλώση πετρελαίου ντίζελ δεν μεταβάλλεται κατ' αναλογία του μεταβλητού κόστους, ο ειδικός φόρος καταναλώσης πετρελαίου ντίζελ που καταβάλουν τα μικρά οχήματα θα υπερβεί το μεταβλητό κόστος τους, ενώ θα ισχύει το αντίθετο για τα μεγαλύτερα οχήματα. Το υπόλοιπο που προκύπτει από την αφαίρεση του ειδικού φόρου καταναλώσης πετρελαίου ντίζελ από το συνολικό κόστος οδικής υποδομής θα είναι αναλογικά μεγαλύτερο για τα βαρύτερα οχήματα. Αυτό οφείλεται εν μέρει στο υψηλότερο κόστος οδικής υποδομής που έχει καθοριστεί για τα τελευταία αυτά οχήματα, αλλά επίσης στο γεγονός ότι η αύξηση του κόστους οδικής υποδομής είναι μεγαλύτερη από την αύξηση της καταναλώσης πετρελαίου ντίζελ.

5 Η εφαρμογή του παραγοντα K βασίζεται σε πολιτικούς λόγους ενώ κατά τον καθορισμό των συντελεστών του φόρου οχήματος πρέπει, αφενός, να καλυφθεί πλήρως το συνολικό κόστος της οδικής υποδομής και, παραλλήλα, να αποφευχθεί μια αποτομή και υψηλή αύξηση των συντελεστών του φόρου οχήματος

(1) Πηγή έκθεση ΝΕΑ του 1989 «Ο καταλογισμός και η χρέωση του κόστους της οδικής υποδομής της Ευρωπαϊκής Κοινότητας σε κατηγορίες οχημάτων και ειδικά στα βαρέα φορτηγά οχήματα στα συστήματα φορολόγησης βάσει την «εθνικότητας» η της εδαφικότητας, και υπολογισμοί των υπηρεσιών της Επιτροπής

Η τιμή του παράγοντα Κ θα ισούται προς:

- 0,15 για το 1992,
- 0,20 για το 1993,
- 0,25 για το 1994.

Εάν οι προσωρινοί ελάχιστοι συντελεστές του φόρου οχήματος, όπως ορίζονται στον πίνακα 3, υπολογίζονται με συντελεστή 0,25, καλύπτουν ένα τέταρτο του συνολικού κόστους που δεν καλύπτεται ακόμη από τον ειδικό φόρο κατανάλωσης πετρελαίου ντήζελ.

Για τα μικρότερα οχήματα, καλύπτεται περισσότερο από το ένα τέταρτο του σταθερού κόστους, ενώ για τα μεγαλύτερα οχήματα, λιγότερο από το ένα τέταρτο. Μόνο για το υποθετικό «μέσο» όχημα καλύπτεται ακριβώς το ένα τέταρτο του σταθερού του κόστους, λόγω του ότι το μεταβλητό κόστος οδικής υποδομής που του αναλογεί έχει ήδη καλυφθεί από τον ειδικό φόρο κατανάλωσης πετρελαίου ντήζελ.

Ένας άλλος λόγος για τον οποίο οι συντελεστές του φόρου οχήματος καθορίζονται σε σχετικά χαμηλά επίπεδα είναι ότι υπάρχουν τα διόδια. Δεδομένου ότι, καταρχήν, όλο το κόστος υποδομής των δικτύων με διόδια καλύπτεται από τα εισπραττόμενα διόδια, εξυπακούεται ότι, επειδή για τη διέλευση των εν λόγω οδικών δικτύων καταβάλλεται και ο ειδικός φόρος κατανάλωσης πετρελαίου ντήζελ, πρέπει να μειωθεί και ο ελάχιστος συντελεστής του φόρου οχήματος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Στοιχεία για το κόστος οδικής υποδομής που ζητήθηκαν από τα κράτη μέλη για τον υπολογισμό του μέσου κόστους οδικής υποδομής

Τα κράτη μέλη παρέχουν, για κάθε κατηγορία οχήματος που παρατίθεται στο παράρτημα Ι, αναλυτικά το οδικό κόστος ανά χιλιόμετρο που διανύθηκε σε δίκτυα χωρίς διόδια. Η μέθοδος που χρησιμοποιείται για την κατανομή του κόστους αυτού στις διάφορες κατηγορίες οχημάτων θα περιγραφεί λεπτομερώς ώστε να μπορούν οι υπηρεσίες της Επιτροπής να συγκεντρώσουν τα διάφορα δεδομένα και να υπολογίσουν για κάθε κατηγορία οχήματος το κόστος ανά χιλιόμετρο βάσει του μέσου όρου των κοινοποιηθέντων στοιχείων. Κάθε κράτος μέλος θα επιλέξει τη δική του μέθοδο καταλογισμού, υπό την προϋπόθεση ότι τα οχήματα διαφοροποιούνται τουλάχιστον ανάλογα με το μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος και τον αριθμό των αξόνων.

Οι αριθμοί αυτοί θα εκφράζονται σε Ecu και θα ενημερωθούν για το 1991.

Η αναλυτική κατανομή του κόστους έχει ως εξής:

- κόστος κατασκευής (νέοι οδοί ή αυτοκινητόδρομοι, νέες λωρίδες κυκλοφορίας) υπολογισμένο βάσει δεδομένων για την τελευταία δεκαετία,
- κόστος ανανέωσης και κυριότερων επισκευών υπολογισμένο βάσει δεδομένων για την τελευταία δεκαετία,
- κόστος συντήρησης και βελτίωσης ⁽¹⁾ υπολογισμένο βάσει δεδομένων για την τελευταία τριετία,
- κόστος αστυνόμευσης.

⁽¹⁾ Κατασκευή ερεισμάτων, αποχέτευση, χειμερινή συντήρηση, μικροεπισκευές και διορθώσεις, συντήρηση του πρασίνου, διαγράμμιση, οδική σήμανση, φωτισμός, διαβάσεις πεζών, ποδηλατόδρομοι, περιφράξεις κ.λπ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Το σύστημα που θα εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 1995

Επιδιωκόμενος στόχος είναι να καλυφθεί σταδιακά το συνολικό κόστος της οδικής υποδομής για κάθε κατηγορία οχήματος. Κατά συνέπεια, τα επίπεδα του φόρου οχήματος πρέπει να εξαρτώνται από τη διαφορά μεταξύ του ετήσιου κόστους οδικής υποδομής και των ετήσιων εσόδων από τον ειδικό φόρο κατανάλωσης του πετρελαίου ντίζελ. Ωστόσο, δεδομένου ότι υπάρχουν οδικά δίκτυα των οποίων το κόστος καλύπτεται ήδη από την είσπραξη διοδίων δημιουργούνται περιπτώσεις διπλής επιβάρυνσης. Εφόσον οι φόροι οχήματος επιστρέφονται κατ' αναλογία των χιλιομέτρων που διανύθηκαν σε δίκτυα με διόδια, η μόνη περίπτωση διπλής επιβάρυνσης προκύπτει από τον ειδικό φόρο κατανάλωσης πετρελαίου ντίζελ που καταβάλλεται ενώ το όχημα χρησιμοποιεί οδικά δίκτυα με διόδια.

Για να αντισταθμιστεί η διπλή αυτή φορολόγηση, πρέπει να γίνει διόρθωση προς τα κάτω ώστε να αποφευχθεί ένα υπερβολικά υψηλό ποσοστό κάλυψης, ιδιαίτερα στα κράτη μέλη που τα οχήματα χρησιμοποιούν κατά κύριο λόγο δίκτυα με διόδια. Η διπλή αυτή φορολόγηση είναι πολύ ενδεικτική: κατά μέσο όρο, σημαίνει ότι το μεταβλητό κόστος οδικής υποδομής χρεώνεται δύο φορές, μία με τη μορφή των καταβαλλόμενων διοδίων και μία δεύτερη με τη μορφή του ειδικού φόρου κατανάλωσης πετρελαίου ντίζελ. Λαμβάνοντας περαιτέρω υπόψη το γεγονός ότι το μεταβλητό κόστος αντιπροσωπεύει περίπου τα δύο τρίτα του συνολικού κόστους της οδικής υποδομής, καθίσταται προφανές ότι δημιουργούνται σοβαρές διακρίσεις εις βάρος των χρηστών των οδικών δικτύων με διόδια.

Για να μπορέσει η Επιτροπή να λάβει υπόψη τα θέματα αυτά όταν θα προτείνει τους ελάχιστους συντελεστές του φόρου οχήματος, κάθε κράτος μέλος της διαβιβάζει τις ακόλουθες πληροφορίες:

- τον μέσο όρο των χιλιομέτρων που διανύονται ετησίως σε αυτοκινητόδρομους χωρίς διόδια, ανά κατηγορία οχήματος,
- τον μέσο όρο των χιλιομέτρων που διανύονται ετησίως σε αυτοκινητόδρομους με διόδια, ανά κατηγορία οχήματος,

Πρόταση Κανονισμού (ΕΟΚ) του Συμβουλίου σχετικά με την ανάληψη επείγουσας δράσης για την προμήθεια γεωργικών προϊόντων στη Σοβιετική Ένωση

(91/C 75/02)

COM(90) 670 τελικό/2

(Υποβλήθηκε από την Επιτροπή στις 19 Δεκεμβρίου 1990)

Τροποποίηση στην πρόταση κανονισμού (ΕΟΚ) του Συμβουλίου σχετικά με την ανάληψη επείγουσας δράσης για την προμήθεια γεωργικών προϊόντων στη Σοβιετική Ένωση, στη Ρουμανία και στη Βουλγαρία (1).

Αυτή η τροποποίηση διαχωρίζει την πρόταση κανονισμού (ΕΟΚ) του Συμβουλίου σχετικά με την ανάληψη επείγουσας δράσης για την προμήθεια γεωργικών προϊόντων στη Σοβιετική Ένωση, στη Ρουμανία, στη Βουλγαρία σε δύο προτάσεις κανονισμού (ΕΟΚ), εκ των οποίων η μία αφορά τη Σοβιετική Ένωση η δε άλλη τη Ρουμανία και τη Βουλγαρία.

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως τα άρθρα 43 και 235,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου,

Εκτιμώντας:

ότι πρέπει να προβλεφθεί η διάθεση στη Σοβιετική Ένωση γεωργικών προϊόντων για τη βελτίωση του εφοδιασμού σε

τρόφιμα του πληθυσμού των χωρών αυτών χωρίς όμως να διακυβεύεται η εξέλιξη προς τον εφοδιασμό σύμφωνα με τους κανόνες της αγοράς· ότι η Κοινότητα διαθέτει γεωργικά προϊόντα που έχουν αποθεματοποιηθεί μετά τη λήψη μέτρων παρεμβάσεως και πρέπει, λαμβανομένης υπόψη της καταστάσεως των αγορών να διατεθούν κατά προτεραιότητα για την υλοποίηση της προαναφερθείσας δράσης ως έχουν, ή ενδεχομένως, με τη μορφή μεταποιημένων προϊόντων· ότι πρέπει, εξάλλου, να προβλεφθεί η δυνατότητα σε περίπτωση ειδικών αιτήσεων να συγκεντρωθούν προϊόντα στην κοινοτική αγορά· ότι η κανονική λειτουργία των γεωργικών αγορών θα μπορούσε επίσης να θιγεί αν τα προϊόντα αυτά διατεθούν υπό μορφή μεταποιημένων προϊόντων·

ότι η προτεινόμενη δράση εντάσσεται, βασικά, στο στόχο της ανθρωπιστικής βοήθειας και ότι θα πρέπει κατά συνέπεια να βασίζεται και στο άρθρο 235 της συνθήκης·

(1) ΕΕ αριθ. C 22 της 30. 1. 1991, σ. 10.

ότι πρέπει να ελεγχθεί ο προορισμός των γεωργικών προϊόντων που χορηγούνται στη Σοβιετική Ένωση με την παρούσα δράση· ότι εκτός από την εξουσία του Ελεγκτικού Συνεδρίου επ' αυτού πρέπει να προβλεφθεί η δυνατότητα να προβαίνει η Επιτροπή σε επιτόπιο έλεγχο των εν λόγω εργασιών·

ότι εναπόκειται στην Επιτροπή να καθορίσει τις λεπτομέρειες εφαρμογής της παρούσας δράσης,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Η Κοινότητα προβαίνει σε επείγουσα δράση για τη χορήγηση υπέρ της Σοβιετικής Ένωσης γεωργικών προϊόντων. Οι δαπάνες για τη δράση αυτή περιορίζονται σε 250 εκατομμύρια Ecu του προϋπολογισμού.

Άρθρο 2

Για την εφαρμογή της παρούσας δράσης:

1. Η Κοινότητα χορηγεί δωρεάν στη Σοβιετική Ένωση τα γεωργικά προϊόντα που διαθέτει μετά τη λήψη μέτρων παρεμβάσεως· σε περίπτωση ειδικών αιτήσεων που αφορούν προϊόντα που δεν υπάρχουν στην παρέμβαση, τα προϊόντα μπορούν να συγκεντρωθούν στην αγορά της Κοινότητας.
2. Οι χρηματοδοτικές δαπάνες για την προμήθεια των ανωτέρω προϊόντων αναλαμβάνονται από την Κοινότητα και η προμήθεια ανατίθεται βάσει διαγωνισμού. Τα έξοδα μεταφοράς αναλαμβάνονται από την Κοινότητα εφόσον η χώρα που επωφελείται από τη δράση δεν παραλαμβάνει η ίδια τα προϊόντα από την Κοινότητα. Η προμήθεια είναι δυνατόν να περιλαμβάνει τη μεταποίηση των συγκεντρωθέντων προϊόντων σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο.
3. Εξαιρητικά και για λόγους που οφείλονται στον επείγοντα χαρακτήρα της δράσης, η Επιτροπή δύναται να αναθέσει την προμήθεια με πρόχειρο διαγωνισμό.
4. Τα προϊόντα που χορηγούνται κατ' εφαρμογή της παρούσας δράσης δεν επωφελούνται των επιστροφών που καθορίζονται κατά την εξαγωγή και δεν υπόκεινται στο καθεστώς των νομισματικών εξισωτικών ποσών.

Άρθρο 3

Η λογιστική αξία των προϊόντων που χορηγούνται στη Σοβιετική Ένωση καθορίζονται με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 729/70 ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. . . ./. . . ⁽²⁾.

Άρθρο 4

Η δράση που καθιερώνεται με τον παρόντα κανονισμό θεωρείται ως παρέμβαση κατά την έννοια του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 729/70. Αναλαμβάνεται από το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Προσανατολισμού και Εγγυήσεων (ΕΓΤΠΕ), τμήμα Εγγυήσεων.

Άρθρο 5

Η Επιτροπή αναλαμβάνει, εφόσον παραστεί ανάγκη, τον επιτόπιο έλεγχο της καλής εφαρμογής της δράσεως που καθιερώνεται με τον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 6

1. Η εκτέλεση της παρούσας δράσης ανατίθεται στην Επιτροπή.
2. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος κανονισμού θεσπίζονται, με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 27 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2727/75 ⁽³⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 201/90 ⁽⁴⁾, ή με τα αντίστοιχα κριτήρια των άλλων κανονισμών περί κοινής οργανώσεως της αγοράς.

Άρθρο 7

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 94 της 28. 4. 1970, σ. 13.

⁽²⁾ ΕΕ αριθ. L

⁽³⁾ ΕΕ αριθ. L 281 της 1. 11. 1975, σ. 1.

⁽⁴⁾ ΕΕ αριθ. L 22 της 27. 1. 1990, σ. 7.