



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 5.7.2005  
COM(2005) 261 τελικό

2005/0130 (CNS)

Πρόταση

**ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**σχετικά με τη φορολογία των επιβατικών αυτοκινήτων**

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

{SEC(2005) 809}

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### 1) ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- Λόγοι υποβολής της πρότασης και στόχοι της

Η ύπαρξη 25 διαφορετικών συστημάτων φορολόγησης των επιβατικών αυτοκινήτων εντός της ΕΕ έχει ως αποτέλεσμα φορολογικά εμπόδια, όπως είναι η διπλή φορολογία, η διασυνοριακή μετακίνηση αυτοκινήτων λόγω διαφορετικής φορολογίας, οι στρεβλώσεις και οι ελλείψεις, που εμποδίζουν τη σωστή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Οι ευρωπαίοι πολίτες καταβάλλουν προς το παρόν δύο φορές το τέλος ταξινόμησης, αντιμετωπίζουν πολλές διοικητικές διαδικασίες και υποβάλλονται σε πρόσθετα έξοδα, χάνουν πολύ χρόνο και αντιμετωπίζουν διάφορα εμπόδια σε ό,τι αφορά την ελεύθερη κυκλοφορία των επιβατικών αυτοκινήτων τους εντός της Κοινότητας. Οι μεγάλες διαφορές που υπάρχουν από το ένα κράτος στο άλλο όσον αφορά τη φορολογία των επιβατικών αυτοκινήτων έχουν αρνητικές επιπτώσεις στην ικανότητα της αυτοκινητοβιομηχανίας να επωφεληθεί από τα πλεονεκτήματα που παρέχει η λειτουργία της ενιαίας αγοράς. Ο σημερινός κατακερματισμός της αγοράς επιβατικών αυτοκινήτων εμποδίζει τη βιομηχανία να επιτύχει οικονομίες κλίμακας ή να παράγει επιβατικά αυτοκίνητα με παρόμοιες προδιαγραφές για το σύνολο της εσωτερικής αγοράς, με αποτέλεσμα να υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ των τιμών πριν το φόρο και των τιμών μετά το φόρο που πληρώνουν οι καταναλωτές.

Επιπλέον, τα επιβατικά αυτοκίνητα αποτελούν μια σημαντική πηγή εκπομπών CO<sub>2</sub> και, για το λόγο αυτό, επηρεάζουν σημαντικά την υλοποίηση των περιβαλλοντικών στόχων της ΕΕ, δηλ. την τήρηση των περιβαλλοντικών δεσμεύσεων που έχουν αναληφθεί στο πλαίσιο του πρωτοκόλλου του Κιότο. Τα φορολογικά μέτρα αποτελούν ένα από τους τρεις πυλώνες της στρατηγικής της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> από τα επιβατικά αυτοκίνητα. Η βέλτιστη χρησιμοποίηση των φορολογικών μέτρων, από κοινού με τις δεσμεύσεις που έχει αναλάβει η αυτοκινητοβιομηχανία (ACEA, JAMA και KAMA) και η πληροφόρηση των καταναλωτών, θα είναι καθοριστικές για την επίτευξη του στόχου που καθόρισε η Κοινότητα, δηλαδή να μειώσει τις εκπομπές CO<sub>2</sub> στα 120 γραμ./χλμ μέχρι το 2010 το αργότερο.

Η παρούσα πρόταση έχει, επομένως, διπλό στόχο: τη βελτίωση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς και την εφαρμογή της στρατηγικής της Κοινότητας για μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> από τα επιβατικά αυτοκίνητα. Η εν λόγω πρόταση δεν σκοπεύει να προτείνει νέους φόρους για τα επιβατικά αυτοκίνητα αλλά στοχεύει στην αναδιάρθρωση των φόρων αυτών εφόσον εφαρμόζονται από τα κράτη μέλη, χωρίς να υποχρεώνει τα κράτη μέλη να εισάγουν τέτοιους φόρους.

- Γενικό πλαίσιο

Στον τομέα των επιβατικών αυτοκινήτων η καλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα. Τα δυσανάλογα επίπεδα των τελών ταξινόμησης προκαλούν μεγάλες διαφορές των τιμών πριν από το φόρο στις αγορές των διαφόρων κρατών μελών και διατηρούν τις τιμές λιανικής πώλησης των οχημάτων σε υψηλά επίπεδα ώστε είναι πολύ δύσκολο για τους πολίτες με χαμηλά εισοδήματα να αντικαταστήσουν τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητά τους. Οι φορολογικές βάσεις και τα ύψη των εισπραττόμενων τελών ταξινόμησης διαφέρουν, προς το παρόν, σημαντικά από το ένα κράτος στο άλλο και οι φορολογικές βάσεις κυμαίνονται, σε ακραίες περιπτώσεις, μεταξύ 0% και 180% της τιμής πριν από τη φορολόγηση του αυτοκινήτου. Σε απόλυτους όρους, το 1999, η μέση τιμή των

τελών ταξινόμησης κυμαινόταν μεταξύ 15659 ευρώ και 267 ευρώ. Όσον αφορά τα ετήσια τέλη κυκλοφορίας (ΕΤΚ), οι φορολογικές βάσεις που χρησιμοποιούνται είναι, επίσης, πολύ διαφορετικές και σε απόλυτους όρους η μέση τιμή των τελών που εισπράχθηκαν το 1999 κυμαίνονταν από 30 ευρώ/όχημα μέχρι 463 ευρώ/ανά όχημα. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει η Επιτροπή, τα τέλη ταξινόμησης εισπράττονται στα περισσότερα κράτη μέλη και τα ΕΤΚ εισπράττονται σε 21 κράτη μέλη. Λόγω ελλείψεως κοινοτικής νομοθεσίας, οι πολίτες για την επίλυση των προβλημάτων τους καταφεύγουν στη νομολογία του Δικαστηρίου, που στηρίζεται κυρίως στις γενικές αρχές της συνθήκης ΕΚ.

Οι μεταφορές είναι υπεύθυνες για το 28% περίπου των συνολικών εκπομπών CO<sub>2</sub>. Μόνο οι οδικές μεταφορές αντιπροσωπεύουν περίπου το 84% του συνόλου των εκπομπών CO<sub>2</sub> στον τομέα αυτό και πάνω από το ήμισυ των εκπομπών αυτών προέρχεται από τα επιβατικά αυτοκίνητα. Η εφαρμογή αποτελεσματικών φορολογικών μέτρων για την επίτευξη του κοινοτικού στόχου των 120 γραμ. CO<sub>2</sub> ανά χλμ. είναι σημαντική για την κοινοτική στρατηγική. Τα φορολογικά μέτρα παρέχουν ισχυρά κίνητρα καθώς ενθαρρύνουν, για παράδειγμα, την ταχεία ανανέωση του στόλου των αυτοκινήτων και παρακινούν τους καταναλωτές να στραφούν προς τα χαμηλής ρύπανσης αυτοκίνητα.

Τον Σεπτέμβριο του 2002, η Επιτροπή υπέβαλε για συζήτηση στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, μέσω της ανακοίνωσης (COM(2002) 431), διάφορες πολιτικές επιλογές για μελλοντική δράση στον τομέα της φορολογίας των επιβατικών αυτοκινήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η Επιτροπή ανακοίνωσε ότι, με βάση τις αρχές της εν λόγω ανακοίνωσης και με γνώμονα τα αποτελέσματα της διαβούλευσης, θα υποβάλλει προτάσεις για κοινοτική νομοθεσία σε ορισμένους τομείς όπου οι στόχοι θα μπορούσαν να υλοποιηθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο.

Μεταξύ του 2002 και του 2004, οργανώθηκαν διαβουλεύσεις με το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την αυτοκινητοβιομηχανία και τους κυριότερους ενδιαφερόμενους φορείς για να προσδιορισθούν τα θέματα που θα έπρεπε να καλύπτει η εν λόγω οδηγία.

- Υφιστάμενες διατάξεις στον τομέα που αφορά η πρόταση

Οι οδηγίες 83/182/ΕΟΚ και 83/183/ΕΟΚ του Συμβουλίου θέσπισαν ένα περιορισμένο αριθμό κοινοτικών διατάξεων που κάλυπτε ορισμένα θέματα φορολογίας των επιβατικών αυτοκινήτων. Λόγω ελλείψεως άλλων κοινοτικών κανόνων στον τομέα αυτό, τα κράτη μέλη είναι ελεύθερα να θεσπίζουν τις εθνικές τους διατάξεις για τη φορολογία των επιβατικών αυτοκινήτων. Οι διατάξεις αυτές πρέπει, ωστόσο, να είναι σύμφωνες με τις γενικές αρχές της συνθήκης της ΕΚ και, κυρίως, δεν πρέπει να συνεπάγονται διασυννοριακές διατυπώσεις κατά τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών και να τηρούν την αρχή της μη διακριτικής μεταχείρισης.

- Εναρμόνιση με τις άλλες πολιτικές

Το επιβατικό αυτοκίνητο είναι το μέσο μεταφοράς που χρησιμοποιείται από πολλούς πολίτες που επιθυμούν να ασκήσουν το δικαίωμα της ελεύθερης κυκλοφορίας εντός της Κοινότητας. Τα φορολογικά εμπόδια δημιουργούν προβλήματα στους πολίτες που επιθυμούν να ασκήσουν αυτό το δικαίωμα. Επιπλέον, οι φορολογικές διατάξεις μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως μέσο για να εφαρμοσθεί η κοινοτική στρατηγική για τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> από τα επιβατικά αυτοκίνητα και να επιτευχθούν κατ'αυτόν τον τρόπο οι περιβαλλοντικοί στόχοι της Κοινότητας.

## 2) ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Ναι

### Μέθοδοι διαβούλευσης, κύριοι στόχοι και γενικό προφίλ των συνομιλητών.

Διαβουλεύσεις με τα κράτη μέλη στην ομάδα εργασίας του Συμβουλίου, το Μάιο και τον Ιούνιο του 2003 και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (ECON και άλλες επιτροπές) από το τέλος του 2002 μέχρι τον Νοέμβριο του 2003. Συνεχής διαβούλευση με την αυτοκινητοβιομηχανία (ACEA) και την Ένωση Καταναλωτών (AIT/FIA).

Δημόσια διαβούλευση μέσω του ιστότοπου από τον Ιούλιο έως τον Σεπτέμβριο του 2004.

### Σύνοψη των απαντήσεων και τρόπος με τον οποίο ελήφθησαν υπόψη.

Συνοπτική έκθεση των αποτελεσμάτων δημοσιεύεται στον ιστότοπο TAXUD: [http://europa.eu.int/comm/taxation\\_customs/common/consultations/tax/article\\_969\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/common/consultations/tax/article_969_en.htm).

Περίπου το 95% των ερωτηθέντων θεωρεί ότι η ύπαρξη 25 διαφορετικών φορολογικών συστημάτων δημιούργησε φορολογικά εμπόδια και στρέβλωσε τη σωστή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Άνω του 96% των ερωτηθέντων πιστεύουν ότι πρέπει να θεσπισθούν γενικοί κανόνες σε κοινοτικό επίπεδο για την φορολογία των επιβατικών αυτοκινήτων και άνω του 93% πιστεύουν ότι οι κανόνες αυτοί θα πρέπει να αφορούν την επίλυση των περιβαλλοντικών προβλημάτων. Δόθηκαν 2 040 απαντήσεις στη διαβούλευση αυτή, εκ των οποίων 46 από οργανώσεις (που αντιπροσωπεύουν ένα πολύ μεγαλύτερο αριθμό πολιτών) και 8 από επίσημους φορείς.

Η σταδιακή κατάργηση του τέλους ταξινόμησης μαζί με το σύστημα επιστροφών που θα εφαρμοσθεί για μια μεταβατική περίοδο πέντε έως δέκα ετών και την εισαγωγή μιας νέας φορολογικής διάρθρωσης όσον αφορά τις εκπομπές CO<sub>2</sub> έτυχαν ευρείας υποστήριξης.

Οι προτάσεις σχετικά με το περιεχόμενο της νέας νομοθετικής πρωτοβουλίας ελήφθησαν υπόψη κατά τη σύνταξη της παρούσας πρότασης.

- Συγκέντρωση και χρησιμοποίηση των εκθέσεων των εμπειρογνομόνων

### Σχετικοί επιστημονικοί τομείς εμπειρογνωμοσύνης.

- 1) Τον Νοέμβριο του 2001 δημοσιεύθηκε μια μελέτη για φορολογικά μέτρα που στοχεύουν στη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων (η μελέτη **COWI**), με την οποία, βάσει μοντέλων, υπολογίζεται μέχρι ποίου σημείου οι φόροι επί των αυτοκινήτων (κυρίως τα τέλη ταξινόμησης και τα ετήσια τέλη κυκλοφορίας) μπορούν να αποτελέσουν αποτελεσματικό μέσο για την μείωση των εκπομπών των καινούργιων αυτοκινήτων στα 120 γραμ/χλμ., που είναι ο στόχος που έχει καθορισθεί από την κοινοτική στρατηγική.
- 2) Τον Ιανουάριο του 2002, μέσω μιας μελέτης για τη φορολογία των οχημάτων σε ορισμένα κράτη μέλη της ΕΕ (η μελέτη **TIS**), αξιολογήθηκαν τα εμπόδια που

επιρεάζουν τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και έγινε πιο κατανοητή η υφιστάμενη κατάσταση, καθορίστηκαν διάφορα πρότυπα για τις ενδεχόμενες αλλαγές των φορολογικών καθεστώτων, έγινε μια διευκρίνιση των αποτελεσμάτων που πρέπει να επιτευχθούν και διατυπώθηκαν ορισμένες συστάσεις για τις ενέργειες που πρέπει να γίνουν βάσει αυτών των αποτελεσμάτων.

Η πείρα που έχει αποκτηθεί σε διάφορα κράτη μέλη που δεν εισπράττουν τέλη ταξινόμησης ή που εισπράττουν ετήσια τέλη κυκλοφορίας ανάλογα με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> των επιβατικών αυτοκινήτων αποδείχθηκε χρήσιμη βάση για τη σύνταξη της παρούσας πρότασης.

- 3) Ζητήθηκαν περαιτέρω συμβουλές, όπου ήταν αναγκαίο, από εμπειρογνώμονες άλλων υπηρεσιών της Επιτροπής, της αυτοκινητοβιομηχανίας και της ενώσεως καταναλωτών, καθώς και από κράτη μέλη που εισπράττουν τέλη ανάλογα με αυτά που προβλέπει η πρόταση.

#### Χρησιμοποιηθείσα μεθοδολογία

Οι διάφορες γνώμες ελήφθησαν υπόψη προκειμένου να συνταχθεί το σχέδιο πρότασης

#### Κύριοι οργανισμοί/εμπειρογνώμονες που συμμετείχαν στις διαβουλεύσεις

Η αυτοκινητοβιομηχανία (κυρίως ACEA, JAMA), η κύρια οργάνωση των καταναλωτών του τομέα (AIT/FIA) καθώς και οι ειδικοί σε θέματα φορολογίας από τα κράτη μέλη και εμπειρογνώμονες από διάφορες υπηρεσίες της Επιτροπής.

**Επίπεδο επιστημονικής γνώσης: ευρεία συναίνεση.**

#### Διατυπωθείσες και χρησιμοποιηθείσες συμβουλές

Ναι

#### Μέσα που χρησιμοποιήθηκαν προκειμένου να γνωστοποιηθούν στο κοινό οι συμβουλές των εμπειρογνομόνων

Οι ειδικές μελέτες και η ανακοίνωση του 2002 δημοσιεύονται στο ιστότοπο TAXUD: [http://europa.eu.int/comm/taxation\\_customs/taxation/other\\_taxes/passenger\\_car/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/taxation/other_taxes/passenger_car/index_en.htm).

- Αξιολόγηση των επιπτώσεων

Οι πολιτικές επιλογές που καθορίστηκαν από τις μελέτες, οι πολιτικές συστάσεις που περιλαμβάνονται στην ανακοίνωση του 2002 για τη φορολογία των επιβατικών αυτοκινήτων στην ΕΕ καθώς και τα αποτελέσματα της ευρείας διαβούλευσης που έγινε μετά την ανακοίνωση αυτή αξιολογήθηκαν και χρησιμοποιήθηκαν για τη σύνταξη της έκθεσης αξιολόγησης των επιπτώσεων.

Εξετάστηκαν τέσσερις δυνατές προτάσεις για την φορολογία των επιβατικών αυτοκινήτων και τα αποτελέσματα μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

1<sup>η</sup> πρόταση: Διατήρηση του υφιστάμενου καθεστώτος. Μια τέτοια προσέγγιση θα άφηνε τη λήψη όλων των αποφάσεων στα κράτη μέλη και στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Εάν δεν ληφθούν μέτρα, η λειτουργία της εσωτερικής αγοράς δεν θα βελτιωθεί και ο κοινοτικός στόχος των

120γραμ/χλμ για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> υπάρχει κίνδυνος να μην επιτευχθεί μέχρι το 2010.

2<sup>η</sup> πρόταση: Η δεύτερη πρόταση συνίσταται στο να διατηρηθούν οι υφιστάμενοι φόροι επί των επιβατικών αυτοκινήτων, αλλά να εισαχθεί ένα σύστημα επιστροφής του τέλους ταξινόμησης για να αποφευχθεί η διπλή φορολογία, η οποία δεν δικαιολογείται στο πλαίσιο της εσωτερικής αγοράς. Παρόλο που το σύστημα επιστροφής του τέλους ταξινόμησης είναι το ελάχιστο που μπορεί να γίνει για την αντιμετώπιση του προβλήματος της διπλής φορολογίας, δεν επαρκεί σίγουρα για τη επίλυση των άλλων προβλημάτων που, προς το παρόν, αντιμετωπίζουν οι πολίτες καθώς και η αυτοκινητοβιομηχανία και το εμπόριο αυτοκινήτων.

Η εφαρμογή του συστήματος επιστροφών θα πρέπει να συνοδεύεται από ένα περιορισμένο αριθμό κοινοτικών κανόνων ώστε να θεσπισθούν αντικειμενικές και διαφανείς μέθοδοι για τον υπολογισμό της υπολειπόμενης αξίας των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων που πρόκειται να εξαχθούν ή να μετακινηθούν επί μονίμου βάσεως για να ταξινομηθούν σε ένα άλλο κράτος μέλος.

Παρόλο που η πρόταση αυτή αναμένεται να έχει ορισμένες θετικές οικονομικές επιπτώσεις για τον πολίτη, για την αυτοκινητοβιομηχανία και για το εμπόριο αυτοκινήτων δεν θα εξαλείψει, ωστόσο, τα πιο πολλά από τα υφιστάμενα στην εσωτερική αγορά εμπόδια και δεν θα έχει θετικές επιπτώσεις στο περιβάλλον.

3<sup>η</sup> πρόταση: Η πρόταση αυτή έχει ως στόχο την υιοθέτηση μιας γενικής φορολογικής πολιτικής για τα επιβατικά αυτοκίνητα στην ΕΕ, η οποία θα στηρίζεται στην πλήρη κατάργηση του τέλους ταξινόμησης εντός μεταβατικής περιόδου δέκα ετών, την αναδιάρθρωση των φορολογικών βάσεων του τελών ταξινόμησης και των ΕΤΚ ώστε να συμπεριληφθούν και οι εκπομπές CO<sub>2</sub> και την εφαρμογή συστήματος επιστροφών του τέλους ταξινόμησης.

Τα κύρια πλεονεκτήματα που αναμένονται από την τρίτη πρόταση είναι η σημαντική βελτίωση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς και σημαντική συμβολή στην επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων της Κοινότητας. Όσον αφορά την εσωτερική αγορά, αναμένεται ότι θα υπάρξει μείωση της γραφειοκρατίας, περισσότερη διαφάνεια και ασφάλεια δικαίου για όλες τις επιχειρήσεις και, συνεπώς, λιγότερα εμπόδια για την ελεύθερη κυκλοφορία των αγαθών και των προσώπων. Θα δοθεί κατ'αυτόν τον τρόπο περισσότερη ώθηση στην αυτοκινητοβιομηχανία για να επωφεληθεί πλήρως από τις οικονομίες κλίμακας, να αυξήσει την ανταγωνιστικότητά της και να δημιουργήσει ως ένα ορισμένο βαθμό απασχόληση. Θα υπάρξει προσέγγιση των εθνικών φορολογικών συστημάτων ιδίως όσον αφορά τις φορολογικές βάσεις των αυτοκινήτων. Η εφαρμογή στον τομέα των επιβατικών αυτοκινήτων της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει» και των φορολογικών μέτρων που προβλέπονται στην κοινοτική στρατηγική για τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> από τα επιβατικά αυτοκίνητα αναμένεται να προσφέρει νέες δυνατότητες για τη μείωση των εκπομπών ρύπων.

Επιπλέον, η κατάργηση του τέλους ταξινόμησης είναι δυνατόν να μην έχει καμία επίπτωση στον προϋπολογισμό επειδή η απώλεια των σχετικών εσόδων μπορεί να αντισταθμιστεί από την σταδιακή και παράλληλη μεταφορά εσόδων από τα τέλη ταξινόμησης στα ΕΤΚ και, εν ανάγκη, από άλλα φορολογικά μέτρα σύμφωνα με την οδηγία 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου και από καινοτόμα οδικά τέλη. Όλα αυτά αντιπροσωπεύουν μια πιο σταθερή πηγή εσόδων για τους εθνικούς προϋπολογισμούς, καθόσον αποφέρουν έσοδα καθ'όλη τη διάρκεια της ζωής του επιβατικού αυτοκινήτου, ενώ το τέλος ταξινόμησης αποφέρει έσοδα μόνο κατά την αγορά του αυτοκινήτου. Τα κράτη μέλη που εισπράττουν υψηλά τέλη ταξινόμησης θα πρέπει να προσαρμόσουν, σύμφωνα με τις ανάγκες τους, την μεταφορά των τελών ταξινόμησης προς τα ΕΚΤ μέχρι το 2016 το αργότερο. Οι χώρες αυτές θα υποβληθούν, αφενός, σε δαπάνες για την

προσαρμογή και τη διαχείριση του φορολογικού συστήματος των αυτοκινήτων, ιδίως, κατά τα πρώτα έτη της μεταβατικής περιόδου αλλά, αφετέρου, θα επωφεληθούν από το χαμηλότερο διοικητικό κόστος για τη διαχείριση του φορολογικού συστήματος των αυτοκινήτων μετά το τέλος της μεταβατικής περιόδου.

Συγκεκριμένα, η πρόταση αυτή δεν θα επιφέρει πρόσθετο διοικητικό κόστος στα κράτη μέλη. Αντιθέτως, επειδή σχεδόν όλα τα κράτη μέλη εισπράττουν τα ΕΤΚ, η ενσωμάτωση του τέλους ταξινόμησης στο φόρο αυτό θα μειώσει τα διοικητικά έξοδα και των διοικήσεων και των πολιτών εφόσον θα έχουν να αντιμετωπίσουν ένα και όχι δύο φόρους. Το μεταβατικό κόστος εφαρμογής δεν θα είναι υψηλό εφόσον θα γίνουν μεταβολές σε ένα φορολογικό καθεστώς που ήδη υπάρχει και το κόστος αυτό θα αντισταθμιστεί μακροπρόθεσμα από την εξοικονόμηση που θα προκύψει με την κατάργηση του διοικητικού κόστους και του κόστους συμμόρφωσης όσον αφορά τα τέλη ταξινόμησης.

4<sup>η</sup> πρόταση: Η πρόταση αυτή στοχεύει στη διαμόρφωση μιας γενικής φορολογικής πολιτικής για τα επιβατικά αυτοκίνητα στην ΕΕ, παρόμοιας με αυτή που προβλέπει η τρίτη πρόταση, με τη μόνη διαφορά ότι δεν θα έχει ως στόχο την κατάργηση του τέλους ταξινόμησης αλλά τη σταδιακή μείωσή του σε ένα επίπεδο που δεν θα υπερβαίνει το 10% της τιμής του αυτοκινήτου πριν από το φόρο. Παρόλο που η πρόταση αυτή μπορεί να έχει περίπου τα ίδια περιβαλλοντικά αποτελέσματα με αυτά της τρίτης πρότασης, δεν θα εξαλείψει όλα τα άλλα εμπόδια που προς το παρόν αντιμετωπίζουν οι πολίτες και η αυτοκινητοβιομηχανία. Συγκεκριμένα οι πολίτες θα έχουν ακόμη να αντιμετωπίσουν το διοικητικό και κοινωνικό κόστος της σχετικής γραφειοκρατίας. Άλλα προβλήματα της εσωτερικής αγοράς, όπως η ανάγκη εφαρμογής συστήματος επιστροφών του τέλους ταξινόμησης για όσο διάστημα εισπράττεται το τέλος ταξινόμησης, η διατήρηση της σε μεγάλο βαθμό κατακερματισμένης αγοράς αυτοκινήτων και η συνέχιση των ελέγχων που στόχευαν στη μείωση του κινδύνου φοροαποφυγής θα πρέπει επίσης να αντιμετωπιστούν.

Επιπλέον, σύμφωνα με την πρόταση αυτή τα κράτη μέλη θα έχουν, αφενός, να αντιμετωπίσουν το διοικητικό κόστος που συνδέεται με την παράλληλη διατήρηση του τέλους ταξινόμησης και των ΕΤΚ και, αφετέρου, θα υπάρξει μείωση των εσόδων που προέρχονταν από τα τέλη ταξινόμησης. Τελικά η πρόταση αυτή θα οδηγήσει σε μερική εναρμόνιση των φόρων που θα υπερβαίνει το ελάχιστο που είναι απαραίτητο για την επίτευξη του στόχου.

Η Επιτροπή πραγματοποίησε την αξιολόγηση των επιπτώσεων που προβλέπεται στο πρόγραμμα εργασίας. Η έκθεση αξιολόγησης είναι διαθέσιμη στον ιστότοπο του TAXUD.

### 3) ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- Περίληψη της προτεινόμενης δράσης

Η Επιτροπή στήριξε την πρότασή της σε αυτές τις πολιτικές προτάσεις, που περιλαμβάνονται στην ανακοίνωση του 2002, οι οποίες έτυχαν στήριξης από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, από τους κύριους ενδιαφερόμενους και από το κοινό. Οι πολιτικές προτάσεις που δεν έτυχαν στήριξης δεν συμπεριλήφθησαν στην πρόταση.

Η πρόταση προβλέπει τρία κύρια μέτρα:

1. Κατάργηση του τέλους ταξινόμησης

Το μέτρο αυτό έτυχε πολύ θετικής αποδοχής από σχεδόν όλους τους φορείς που έλαβαν μέρος στη

διαδικασία διαβούλευσης, δεδομένου ότι τα τέλη ταξινόμησης θεωρούνται ότι αντιπροσωπεύουν ένα σαφές εμπόδιο στην ελεύθερη κυκλοφορία των αυτοκινήτων εντός της εσωτερικής αγοράς και έχουν αρνητική επίπτωση στην ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας. Οποιαδήποτε λύση που θα βασίζεται στην διατήρηση του τέλους ταξινόμησης δεν θα εξαλείψει τα εμπόδια αυτά. Η πρόταση προβλέπει τη σταδιακή κατάργηση του τέλους ταξινόμησης εντός μεταβατικής περιόδου πέντε έως δέκα ετών, ούτως ώστε να αποφευχθεί η υπερβολική φορολογική επιβάρυνση των πολιτών που έχουν ήδη αγοράσει αυτοκίνητο και καταβάλει υψηλό τέλος ταξινόμησης και που πρέπει αργότερα να καταβάλουν και υψηλότερα ετήσια τέλη κυκλοφορίας και φόρους επί των καυσίμων. Τα κράτη μέλη με υψηλά τέλη ταξινόμησης θα πρέπει να προβλέψουν ειδική φορολογική μεταχείριση των αυτοκινήτων αυτών για μια περίοδο που θα αντιστοιχεί στο μέσο όρο της ζωής τους. Η σταδιακή εφαρμογή του μέτρου αυτού θα πρέπει, εξάλλου, να συνοδεύεται από διατάξεις για την προστασία των κατόχων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων από οποιαδήποτε άμεση μείωση της εμπορικής αξίας των οχημάτων τους.

Τέλος, τα κράτη μέλη που εισπράττουν υψηλό τέλος ταξινόμησης θα διαθέτουν αρκετό χρονικό διάστημα για να επιφέρουν τις απαραίτητες διαρθρωτικές αλλαγές στα συστήματα φορολογίας των αυτοκινήτων και να καλύψουν τα αντίστοιχα μεταβατικά έξοδα, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες της δικής τους αγοράς αυτοκινήτων.

## 2. Καθιέρωση ενός συστήματος επιστροφών του τέλους ταξινόμησης

Οι διατάξεις που θεσπίζουν το σύστημα αυτό εφαρμόζονται στα επιβατικά αυτοκίνητα που έχουν ταξινομηθεί σε ένα κράτος μέλος και στη συνέχεια εξάγονται ή μετακινούνται οριστικά σε άλλο κράτος μέλος. Το μέτρο αυτό έχει δύο στόχους: πρώτον, να αποφευχθεί η διπλή καταβολή τελών ταξινόμησης και δεύτερον, να διασφαλισθεί ότι τα τέλη ταξινόμησης θα εισπράττονται ανάλογα με την χρήση του αυτοκινήτου στο οικείο κράτος μέλος. Για λόγους ασφάλειας δικαίου και διαφάνειας όσον αφορά τους ευρωπαίους πολίτες, η πρόταση ανταποκρίνεται στην ανάγκη καθορισμού κανόνων και κριτηρίων που θα είναι συγχρόνως αντικειμενικοί και διαφανείς για τον προσδιορισμό της πραγματικής υπολειπόμενης αξίας των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων και, επομένως, για τη δημιουργία μιας πιο δίκαιας βάσης για τον υπολογισμό του υπολειπόμενου τέλους ταξινόμησης για τα εισαγόμενα και εξαγόμενα αυτοκίνητα. Η πρόταση περιλαμβάνει και τα κριτήρια που καθόρισε η πρόσφατη νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, γεγονός που θα πρέπει να μειώσει αισθητά τον μεγάλο αριθμό των καταγγελιών εκ μέρους των πολιτών.

Η πρόταση στοχεύει στην καθιέρωση ενός παρόμοιου συστήματος επιστροφών για τα ΕΤΚ, και ο υπολογισμός του ποσού προς επιστροφή ή προς είσπραξη θα πρέπει να πραγματοποιηθεί αναλόγως του χρόνου χρησιμοποίησης του αυτοκινήτου.

## 3. Αναδιάρθρωση της φορολογικής βάσης των τελών ταξινόμησης και των ΕΤΚ ώστε να βασίζεται συνολικά ή εν μέρει στις εκπομπές CO<sub>2</sub>.

Κατά τη διαδικασία διαβούλευσης η μεγάλη πλειοψηφία των συμμετεχόντων συμφώνησε ότι είναι καιρός να εφαρμοσθούν τα μέτρα του τρίτου πυλώνα (φορολογικά μέτρα) που προβλέπει η κοινοτική στρατηγική για τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> από τα επιβατικά αυτοκίνητα και από την μεγάλη δυνατότητα κινήτρων που παρέχουν τα μέτρα αυτά να επηρεαστεί η συμπεριφορά των καταναλωτών για πιο φιλικά προς το περιβάλλον επιβατικά αυτοκίνητα.

Η πρόταση ενσωματώνει αυτή την πολιτική επιλογή που έτυχε πολύ ευνοϊκής αποδοχής κατά τη διάρκεια της διαδικασίας διαβούλευσης. Όσον αφορά τα ΕΤΚ, που είναι τέλη τα οποία εισπράττονται στα περισσότερα κράτη μέλη, η πρόταση προβλέπει την αναδιάρθρωση της φορολογικής τους βάσης ώστε, μέχρι το 2010, να εισπράττονται ΕΤΚ που βασίζονται εξ ολοκλήρου



ή εν μέρει στις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα για κάθε ένα από τα επιβατικά αυτοκίνητα. Όσον αφορά το τέλος ταξινόμησης, τα κράτη μέλη που εισπράττουν αυτό το τέλος θα πρέπει επίσης, μέχρι το 2010, να διευρύνουν τη φορολογική τους βάση ώστε να συμπεριλαμβάνονται και οι εκπομπές CO<sub>2</sub> και να φροντίσουν συγχρόνως για τη σταδιακή κατάργηση του τέλους αυτού. Η περίοδος που προβλέπεται για την εφαρμογή της αναδιάρθρωσης της φορολογικής βάσης των ΕΤΚ και του τέλους ταξινόμησης καθορίστηκε με βάση την δέσμευση που ανέλαβε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή να μειώσει τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα των επιβατικών αυτοκινήτων σε 120 γρ/χλμ μέχρι το 2010 το αργότερο.

Για να αποφευχθεί περαιτέρω κατακερματισμός της εσωτερικής αγοράς λόγω ενδεχόμενης διαφορετικής εφαρμογής από τα κράτη μέλη της παραμέτρου του διοξειδίου του άνθρακα, η Επιτροπή προτείνει από την 1<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2008 (που αρχίζει η περίοδος που προβλέπεται από το πρωτόκολλο του Κιότο) τουλάχιστον το 25% των συνολικών εσόδων από τα τέλη ταξινόμησης και από τα ετήσια τέλη κυκλοφορίας να προέρχονται από την φορολόγηση των εκπομπών CO<sub>2</sub>. Μέχρι την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2010, τουλάχιστον το 50% των συνολικών εσόδων από τα ετήσια τέλη κυκλοφορίας και από το τέλος ταξινόμησης (εν αναμονή της κατάργησής του) πρέπει να προέρχονται από τη φορολόγηση των εκπομπών CO<sub>2</sub>.

Σε πρόσφατες μελέτες<sup>1</sup> υπάρχουν παραδείγματα ως προς τον τρόπο με τον οποίο τα κράτη μέλη μπορούν να φορολογήσουν τις εκπομπές CO<sub>2</sub>. Στην περίπτωση αυτή τα συνολικά έσοδα που προέρχονται από την φορολόγηση αυτή θα πρέπει σταδιακά να αυξηθούν μέχρι το 2010 και συγχρόνως τα έσοδα από την προηγούμενη δομή του φόρου θα πρέπει σταδιακά να μειωθούν για να τηρηθεί η δημοσιονομική ισορροπία. Είναι προφανές ότι εναπόκειται σε κάθε κράτος μέλος να καθορίσει το ύψος του φόρου σε ευρώ ανά γραμμάριο CO<sub>2</sub> και ανά χλμ.

- Νομική βάση

Η συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 93.

- Η αρχή της επικουρικότητας

A. Η πρόταση αφορά έναν τομέα που δεν ανήκει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας. Επομένως, εφαρμόζεται η αρχή της επικουρικότητας. Με βάση τους στόχους της πρότασης οδηγίας, που είναι η βελτίωση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς και η προώθηση της βιωσιμότητας, απαιτείται κοινοτική προσέγγιση. Στο πλαίσιο αυτό η πρόταση περιλαμβάνει ένα ισορροπημένο σύνολο μέτρων που αντιπροσωπεύουν τα ελάχιστα απαραίτητα για την επίτευξη των στόχων αυτών.

Πράγματι, η διαφορετική φορολογία των επιβατικών αυτοκινήτων μπορεί να οδηγήσει σε σοβαρά εμπόδια στην ελεύθερη μετακίνηση των προσώπων και των αγαθών. Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η πρόταση αποσκοπεί στην παροχή πλήρους διαφάνειας στα συστήματα φορολογίας που εφαρμόζονται από τα κράτη μέλη χωρίς περιττή παρέμβαση σε κοινοτικό επίπεδο. Η οδηγία έλαβε υπόψη της ώστε να μην ανήκουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας τα θέματα αυτά, όπως είναι τα θέματα φορολογίας που πολλές φορές είναι από πολιτικής άποψης σημαντικά σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο.

Επιπλέον, χρειάζεται συντονισμένη δράση μεταξύ των κρατών μελών εφόσον οι δεσμεύσεις που έχουν αναληφθεί στο πλαίσιο του πρωτοκόλλου του Κιότο δεν μπορούν να επιτευχθούν

---

<sup>1</sup> Νέος φόρος = παλιός φόρος + a \* g CO<sub>2</sub> - b (μελέτη COWI, παράγραφος 4.3.2, σελίδα 87)

αποτελεσματικά από κάθε κράτος μέλος αλλά, λόγω δυναμικής, μπορεί να υπάρξει καλύτερο αποτέλεσμα σε κοινοτικό επίπεδο. Η πρόταση στοχεύει να δημιουργήσει για πρώτη φορά ένα νομικό πλαίσιο το οποίο θα επιτρέψει τη λήψη φορολογικών μέτρων όπως προβλέπεται στον τρίτο πυλώνα της κοινοτικής στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών σε CO<sub>2</sub> από τα επιβατικά αυτοκίνητα.

- B.** Η αρχή της επικουρικότητας ορίζει ότι η Κοινότητα αναλαμβάνει δράση μόνο και εφόσον δεν επιτυγχάνονται επαρκώς από τα κράτη μέλη οι στόχοι της προτεινόμενης δράσης και λόγω της κλίμακας ή των αποτελεσμάτων της προτεινόμενης δράσης οι εν λόγω στόχοι θα μπορούσαν να επιτευχθούν καλύτερα από την Κοινότητα. Όσον αφορά τη βελτίωση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς η μη συντονισμένη δράση των κρατών μελών συνεπάγεται υψηλό διοικητικό κόστος για τη διαχείριση των φορολογικών συστημάτων τους και δεν διασφαλίζει τη διαφάνεια και την ασφάλεια δικαίου του φορολογικού συστήματός τους, ούτε βελτιώνει την ανταγωνιστικότητα της αυτοκινητοβιομηχανίας, γεγονός που συνεπάγεται σημαντικό κοινωνικό κόστος για τους πολίτες.

Η εν λόγω μη συντονισμένη δράση από τα κράτη μέλη έχει ως αποτέλεσμα να εμφανίζονται φορολογικά εμπόδια, όπως είναι η διπλή φορολογία, η διασυνοριακή μετακίνηση αυτοκινήτων λόγω διαφορετικής φορολογίας, οι στρεβλώσεις και οι ελλείψεις που εμποδίζουν τη σωστή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

Εάν δεν ληφθεί κανένα μέτρο για τη βελτίωση της σημερινής κατάστασης του τομέα αυτού, η εικόνα που οι ευρωπαίοι πολίτες έχουν για την ΕΕ θα συνεχίσει να αμαυρώνεται και η αυτοκινητοβιομηχανία δεν θα είναι σε θέση να επωφεληθεί από τα πλεονεκτήματα που προσφέρει η λειτουργία της ενιαίας αγοράς.

Η κοινοτική δράση θα μειώσει το κόστος των συναλλαγών και θα προσφέρονται πιο φθηνά, πιο φιλικά προς το περιβάλλον και πιο ασφαλή αυτοκίνητα. Καθώς θα βελτιώνεται η ανταγωνιστικότητα της αυτοκινητοβιομηχανίας αναμένονται περισσότερες ευκαιρίες απασχόλησης. Ο προϋπολογισμός των κρατών μελών δεν θα επηρεαστεί εάν οι προτεινόμενες διαρθρωτικές αλλαγές λάβουν χώρα χωρίς να θιγεί η δημοσιονομική ισορροπία, δηλαδή εάν διασφαλιστεί ότι οι απώλειες εισοδημάτων από τη σταδιακή κατάργηση του τέλους ταξινόμησης θα αντισταθμίζονται από ίση και παράλληλη αύξηση των εσόδων από τα ετήσια τέλη κυκλοφορίας και, αν χρειαστεί, από άλλα φορολογικά μέτρα σύμφωνα με την οδηγία του Συμβουλίου 2003/96/ΕΚ.

Οι ποσοτικοί δείκτες που βασίζονται σε έναν αριθμό σεναρίων εφαρμόστηκαν στο πλαίσιο των μελετών της TIS και COWI. Σύμφωνα με ένα σενάριο που προβλέπει μείωση 50% του τέλους ταξινόμησης, οι τιμές πριν από τον φόρο αναμένεται να αυξηθούν ελαφρώς στα κράτη μέλη που εισπράττουν υψηλό τέλος ταξινόμησης (από 2% έως 5%) και οι τιμές λιανικής πώλησης των αυτοκινήτων θα μειωθούν αισθητά (μεταξύ 11 έως 26%). Ωστόσο, θα παραμείνουν περίπου οι ίδιες στα άλλα κράτη μέλη.

- Γ.** Όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> υπάρχει πλήρης συμμόρφωση με την αρχή της επικουρικότητας εφόσον είναι απαραίτητη μία συντονισμένη δράση σε κοινοτικό επίπεδο, εάν η Κοινότητα επιθυμεί να πραγματοποιήσει τους περιβαλλοντικούς στόχους της. Τέτοιου είδους δράση αναμφίβολα θα είναι πιο αποτελεσματική για την επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων της Κοινότητας, εφόσον η μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> είναι ένα ζήτημα που αφορά όλη την Κοινότητα. Μία σημαντική βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών με την μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub>, και ενδεχομένως των επιπέδων εκπομπών

ρύπων, θα είναι το σαφές όφελος που θα προκύψει από την πρόταση αυτή.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, η εσωτερική αγορά και οι περιβαλλοντικοί στόχοι συνδέονται στενά και η μη από κοινού αντιμετώπιση των θεμάτων αυτών δεν θα είχε επαρκή αποτελέσματα.

- Δ. Όσον αφορά τα αναμενόμενα αποτελέσματα των φορολογικών μέτρων για την προώθηση της βιωσιμότητας, ο ακόλουθος πίνακας περιέχει ορισμένα δεδομένα που έχουν ληφθεί από μοντέλα που έχουν ελεγχθεί.

**Πίνακας: Δυναμικό μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> με τη χρησιμοποίηση διαφορετικών φορολογικών μέτρων (σε %)**

	B	D	DK	I	NL	P	S	SF	UK
<b>Μείωση του CO<sub>2</sub> ώστε να επιτευχθεί ο στόχος των 120g CO<sub>2</sub>/km, σε %</b>	<b>10.8</b>	<b>10.5</b>	<b>9.9</b>	<b>11.4</b>	<b>10.2</b>	<b>10.8</b>	<b>10.2</b>	<b>10.7</b>	<b>10.3</b>
<b>Σημαντική διαφοροποίηση των υφιστάμενων φόρων</b>									
• Τέλος ταξινόμησης	2.5	-	3.3	-	3.6	1.8	-	2.5	-
• Τέλη κυκλοφορίας	2.4	4.4	5.4	2.7	3.6	1.9	2.4	0.1	4.8
<b>Να προστεθεί στα υφιστάμενα τέλη και το τέλος επί των εκπομπών CO<sub>2</sub></b>									
• Τέλος ταξινόμησης	3.3	-	4.6	3.0	3.4	2.1	-	2.8	-
• Τέλη κυκλοφορίας	2.9	4.4	5.0	3.3	4.0	2.1	3.2	3.1	4.6
<b>Διαφοροποιημένοι φόροι που εξαρτώνται αποκλειστικά από τις εκπομπές CO<sub>2</sub></b>									
• Τέλος ταξινόμησης	3.5	-	8.4	1.8	5.5	3.2	-	4.3	-
• Τέλη κυκλοφορίας	4.2	5.0	5.5	4.1	6.0	2.3	3.9	3.5	4.7
• Συνδυασμός των δύο	5.1	4.9	8.5	4.0	7.0	3.3	3.8	4.3	4.5

Πηγή: Μελέτη COWI, Πίνακας 1.8: Περίληψη των κυριότερων αποτελεσμάτων

Το αποτέλεσμα από την επιβολή φορολογίας για τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> μπορεί να αποδειχθεί εξαιρετικά σημαντικό. Πράγματι, μια κατάλληλη ανάγνωση των στοιχείων της μελέτης COWI δείχνει ότι η επιβολή φορολογίας για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> (όπου προς στιγμή συνυπάρχουν και τα τέλη ταξινόμησης και τα ΕΤΚ στην ΕΚ) οδηγεί σε σημαντική μείωση του CO<sub>2</sub>. Σε ορισμένες περιπτώσεις η επιβολή φορολογίας για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> μόνο στα ΕΤΚ έφθασε το 50% του συνολικού στόχου.

Φαίνεται σαφώς ότι εάν θέλουμε να μειωθεί σημαντικά ο μέσος όρος των εκπομπών CO<sub>2</sub> των καινούργιων αυτοκινήτων, είναι απαραίτητο να διαφοροποιηθούν οι φόροι με τέτοιο τρόπο ώστε οι φόροι για τα αυτοκίνητα χαμηλής ρύπανσης να είναι σημαντικά χαμηλότεροι από τους φόρους για τα αυτοκίνητα υψηλής ρύπανσης. Ωστόσο, παρόλο που ένα σημαντικό τμήμα, περίπου το 30,5% έως το 86%, του κοινοτικού στόχου των 120g/χλμ κατά μέσο όρο για τα νέα αυτοκίνητα μπορεί να επιτευχθεί με τη βέλτιστη χρησιμοποίηση των φορολογικών μέτρων που καθορίζουν το τέλος ταξινόμησης και τα ΕΤΚ βάσει των εκπομπών CO<sub>2</sub>, τα μέτρα αυτά δεν είναι αρκετά για να επιτευχθεί ο στόχος των 120 γραμ. CO<sub>2</sub> /χλμ. Πρόσθετα μέτρα που θα επιτρέπουν την αύξηση του αριθμού των πετρελαιοκίνητων αυτοκινήτων ή την ενθάρρυνση της χρησιμοποίησης μικρότερων αυτοκινήτων είναι απαραίτητα για την επίτευξη αυτού του στόχου. Αυτά τα μέτρα θα πρέπει, αφενός, να στοχεύουν στο να ενσωματωθεί στην τιμή το περιβαλλοντικό κόστος και να εφαρμόζεται η αρχή του «ο ρυπαίνων πληρώνει» και, αφετέρου, να είναι απλά, διαφανή, να μην εισάγουν

διακρίσεις για συγκεκριμένα είδη, κατηγορίες ή τμήματα αυτοκινήτων και να είναι από τεχνολογική άποψη ουδέτερα.

- Αρχή της αναλογικότητας

Η πρόταση συμφωνεί με την αρχή της αναλογικότητας για τους ακόλουθους λόγους.

Η οδηγία καθορίζει τα ελάχιστα φορολογικά μέτρα που πρέπει να εφαρμοσθούν στον τομέα των επιβατικών αυτοκινήτων για να βελτιωθεί η λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και να προωθηθούν οι περιβαλλοντικοί στόχοι της Κοινότητας. Δεν θίγει τα φορολογικά επίπεδα και τα ποσοστά διαφοροποίησής τους και αφήνει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να εφαρμόσουν τα επίπεδα εκείνα που τους ταιριάζουν λαμβανομένων υπόψη των ιδιαιτεροτήτων της εθνικής αυτοκινητοβιομηχανίας τους. Τα κράτη μέλη παραμένουν ελεύθερα για να αποφασίσουν τα μέτρα που θα λάβουν για την κατάργηση του τέλους ταξινόμησης, για το ποσοστό φορολόγησης των εκπομπών CO<sub>2</sub> που θα εισαχθούν στη φορολογική βάση των ΕΤΚ και του τέλους ταξινόμησης και, ενδεχομένως, για την εισαγωγή και άλλων εκπομπών σε αυτές τις φορολογικές βάσεις.

Συγκεκριμένα, ο πρώτος από τους δύο στόχους της οδηγίας είναι η βελτίωση της εσωτερικής αγοράς. Η εσωτερική αγορά αναμένεται να επωφεληθεί από την ελεύθερη κυκλοφορία των ατόμων καθώς και από την ελεύθερη κυκλοφορία αγαθών για προσωπικούς ή εμπορικούς σκοπούς. Το τέλος ταξινόμησης δημιουργεί εμπόδια στις ελευθερίες αυτές. Οποιαδήποτε λύση που βασίζεται στη διατήρηση του τέλους ταξινόμησης δεν θα εξαλείψει τα εμπόδια αυτά.

Όσον αφορά τον δεύτερο στόχο, δηλαδή την προώθηση της βιωσιμότητας του περιβάλλοντος, η οδηγία στοχεύει να εφαρμόσει τον τρίτο πυλώνα της στρατηγικής της Επιτροπής για τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> από τα επιβατικά αυτοκίνητα, που ήταν ο μόνος πυλώνας που δεν έχει ακόμη εφαρμοσθεί. Η στρατηγική αναγνωρίζει τη σημασία του τρίτου πυλώνα για την επίτευξη του στόχου μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> και η απαραίτητη επίτευξη του στόχου αυτού συμμορφώνεται πλήρως με την αρχή της αναλογικότητας, που δικαιολογεί την κοινοτική δράση εφόσον είναι 'απαραίτητη' ή 'απαιτείται' για να επιτευχθεί κάποιος σκοπός.

Με γνώμονα τα ανωτέρω, δεν μπορεί να αμφισβητηθεί η καταλληλότητα της οδηγίας για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου και η αναγκαιότητα της λήψης των μέτρων, εφόσον δεν υπάρχει άλλη λύση λιγότερο περιοριστική. Όσον αφορά τον τρίτο παράγοντα που πρέπει να αξιολογηθεί, την αναλογικότητα των μέτρων ως προς τους περιορισμούς που επιβάλλουν, επισημαίνεται ότι η οδηγία είναι ουδέτερη από άποψη εσόδων για τα κράτη μέλη, τα οποία θα έχουν τη δυνατότητα να προσαρμόσουν τις ροές εξόδων τους μέχρι το 2016. Επιπλέον, η οδηγία δεν προκαλεί μακροπρόθεσμα επιπλέον διοικητικό κόστος για τα κράτη μέλη.

Τέλος, για να διασφαλιστεί ότι τηρείται η αναλογικότητα κατά την εφαρμογή της οδηγίας, οι περιπτώσεις ορισμένων κρατών που διαφέρουν σημαντικά από τη νόρμα όσον αφορά ορισμένους παραμέτρους θα ληφθούν υπόψη.

Βλέπε σημείο 4

- Επιλογή των μέσων

Προτεινόμενα μέσα: Οδηγία.

Άλλα μέσα δεν θα ήταν κατάλληλα για τους ακόλουθους λόγους.

Από το 1983 με τις οδηγίες 83/182/ΕΟΚ και 83/183/ΕΟΚ η πείρα απέδειξε ότι η οδηγία δίνει επαρκές περιθώριο ελιγμών στα κράτη μέλη για την εφαρμογή της φορολογικής νομοθεσίας της Κοινότητας στο πλαίσιο των συστημάτων τους εθνικής νομοθεσίας και διαχείρισης.

#### **4) ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ**

Η έγκριση της πρότασης δεν θα έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις.

#### **5) ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ**

- Κατάργηση της ισχύουσας νομοθεσίας

Η έγκριση της πρότασης δεν θα έχει ως συνέπεια την κατάργηση της ισχύουσας νομοθεσίας.

- Πίνακας αντιστοιχίας

Τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να κοινοποιήσουν στην Επιτροπή το κείμενο των εθνικών διατάξεων μεταφοράς της οδηγίας στο εσωτερικό τους δίκαιο καθώς και πίνακα αντιστοιχίας μεταξύ των διατάξεων αυτών και της εν λόγω οδηγίας.

- Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος

Η προτεινόμενη πράξη αφορά πολίτες που μετακινούνται μεταξύ της ΕΕ και των χωρών ΕΟΧ και θα ήταν προτιμότερο να επεκταθεί και στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.

Πρόταση

**ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**σχετικά με τη φορολογία των επιβατικών αυτοκινήτων**

*(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)*

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 93,

την πρόταση της Επιτροπής<sup>2</sup>,

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου<sup>3</sup>,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>4</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η φορολογία των επιβατικών αυτοκινήτων μπορεί να αποτελέσει ένα σημαντικό συμπληρωματικό μέσο επίτευξης των περιβαλλοντικών στόχων, ειδικά όσον αφορά την μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, και για το λόγο αυτό κρίνεται σκόπιμο να διευρυνθούν οι φορολογικές βάσεις τόσο των τελών ταξινόμησης και των ετήσιων τελών κυκλοφορίας ώστε να συμπεριληφθούν και οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Κατά συνέπεια, για την τήρηση των δεσμεύσεων που έχει αναλάβει η Κοινότητα και τα κράτη μέλη της βάσει του πρωτοκόλλου του Κιότο, πρέπει να διευρυνθούν οι φορολογικές βάσεις που αφορούν τα επιβατικά αυτοκίνητα οι οποίες θα ισχύουν κατά την εν λόγω περίοδο, δηλαδή από το 2008 μέχρι το 2012, ώστε να συμπεριληφθούν και οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Επειδή ο στρατηγικός στόχος της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από επιβατικά αυτοκίνητα πρέπει να επιτευχθεί μέχρι το 2010 το αργότερο, κρίνεται σκόπιμο να έχει ολοκληρωθεί αυτή η διεύρυνση της φορολογικής βάσης που θα αφορά τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα μέχρι την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2010.
- (2) Ο τρίτος πυλώνας της στρατηγικής της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από επιβατικά αυτοκίνητα και της κατανάλωσης καυσίμων, η

---

<sup>2</sup> EE C ...

<sup>3</sup> EE C ...

<sup>4</sup> EE C...

οποία εγκρίθηκε από το Συμβούλιο το 1996<sup>5</sup>, συνίσταται σε μια σειρά από φορολογικά μέτρα και είναι ο μόνος πυλώνας ο οποίος δεν έχει ακόμη υλοποιηθεί σε κοινοτικό επίπεδο.

- (3) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρυνθούν προκειμένου να συντονίσουν την παροχή φορολογικών κινήτρων για τα επιβατικά αυτοκίνητα που πληρούν αυστηρότερα όρια όσον αφορά τις εκπομπές σε σύγκριση με αυτές που προέβλεπε η οδηγία 98/69/EK<sup>6</sup> (Euro 4), σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις εκπομπές των οχημάτων με κινητήρα και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ<sup>7</sup>, προκειμένου να επιταχυνθεί η εμπορία των επιβατικών αυτοκινήτων που πληρούν τις απαιτήσεις που θα θεσπισθούν σε ευρωπαϊκό επίπεδο (Euro 5).
- (4) Τα φορολογικά κίνητρα θα μπορούσαν να λάβουν τη μορφή φορολογικής διαφοροποίησης με βάση τα γραμμάρια διοξειδίου του άνθρακα που εκπέμπει ανά χιλιόμετρο κάθε επιβατικό αυτοκίνητο.
- (5) Για να μην κατακερματισθεί ακόμη περισσότερο η εσωτερική αγορά, θα πρέπει να προβλεφθεί ότι τα έσοδα από την φορολόγηση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα θα πρέπει να ανέρχονται στο 25% τουλάχιστον των συνολικών εσόδων από τα τέλη ταξινόμησης και από τα ετήσια τέλη κυκλοφορίας μέχρι την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2008 και στο 50% τουλάχιστον αυτών των συνολικών εσόδων μέχρι την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2010.
- (6) Στο πλαίσιο της εσωτερικής αγοράς θα πρέπει να καταργηθούν όλα τα εμπόδια όσον αφορά την ελεύθερη διακίνηση των προσώπων και της προσωπικής τους περιουσίας, καθώς και των επιβατικών αυτοκινήτων. Η παρούσα οδηγία στοχεύει στην άρση αυτών των εμποδίων μέσω της αναδιάρθρωσης της σχετικής φορολογίας των επιβατικών αυτοκινήτων που εφαρμόζεται από τα κράτη μέλη, χωρίς να τα υποχρεώνει να επιβάλλουν νέους φόρους.
- (7) Κάνοντας χρήση του δικαιώματός τους για ελεύθερη διακίνηση πολλοί ευρωπαίοι πολίτες χρησιμοποιούν τα αυτοκίνητά τους για τη μετακίνησή τους, προσωρινά ή μόνιμα, από το ένα κράτος μέλος στο άλλο. Το μεγαλύτερο μέρος των συστημάτων φορολογίας των επιβατικών αυτοκινήτων παρεμποδίζει σημαντικά τόσο τους ευρωπαίους πολίτες<sup>8</sup> όσο και την αυτοκινητοβιομηχανία να επωφεληθεί από τα πλεονεκτήματα της εσωτερικής αγοράς. Τα τέλη ταξινόμησης ειδικότερα αυξάνουν σημαντικά το κόστος για τους καταναλωτές, προκαλούν μεγάλες διαφορές στις τιμές των αυτοκινήτων πριν τους φόρους, κατακερματίζουν την αγορά του αυτοκινήτου και επηρεάζουν αρνητικά το διασυνοριακό εμπόριο.
- (8) Τα τέλη ταξινόμησης παρεμποδίζουν την επίτευξη των στόχων της στρατηγικής της Λισσαβόνας και τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας και για το λόγο αυτόν θα πρέπει να καταργηθούν σταδιακά

---

<sup>5</sup> Συμπεράσματα του Συμβουλίου της 25.6.1996 και ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο COM(95) 689 τελικό

<sup>6</sup> ΕΕ L 350, 28.12.1998, σ.1

<sup>7</sup> ΕΕ L 76, 6.4.1970, σ. 1

<sup>8</sup> Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων απεφάνθη στην απόφαση του της 16<sup>ης</sup> Ιουνίου 2005, στην υπόθεση C-138/2004, ότι τα τέλη ταξινόμησης μπορεί να αποτελέσουν εμπόδιο στην ελεύθερη κυκλοφορία, ιδίως λόγω του ύψους των δασμών τους και των τεχνικών λεπτομερειών.

μέσα σε μια περίοδο πέντε έως δέκα ετών. Η περίοδος αυτή θα δώσει τη δυνατότητα στα κράτη μέλη που επιβάλλουν τέλη ταξινόμησης να προσαρμόσουν το σύστημά τους όσον αφορά τη φορολογία των επιβατικών αυτοκινήτων με βάση τις ιδιαιτερότητες της εθνικής τους αυτοκινητοβιομηχανίας. Η απώλεια φορολογικών εσόδων από την κατάργηση των τελών ταξινόμησης θα μπορούσε να αντισταθμισθεί από την παράλληλη αύξηση των εσόδων από τα ετήσια τέλη κυκλοφορίας και εν ανάγκη και από άλλα φορολογικά μέτρα κατ'εφαρμογή της οδηγίας του Συμβουλίου 2003/96/ΕΚ<sup>9</sup>, έτσι ώστε η συνολική φορολογική επιβάρυνση να παραμείνει αμετάβλητη.

- (9) Κρίνεται εν τούτοις σκόπιμο τα κράτη μέλη που επιβάλλουν τέλη ταξινόμησης να δημιουργήσουν ένα σύστημα επιστροφής των τελών ταξινόμησης που έχουν καταβληθεί για τα επιβατικά αυτοκίνητα τα οποία έχουν εξαχθεί ή έχουν μετακινηθεί μόνιμα από την επικράτειά τους προς την επικράτεια ενός άλλου κράτους μέλους. Κρίνεται επίσης σκόπιμο να δημιουργηθεί ένα ανάλογο σύστημα επιστροφής των ετήσιων τελών κυκλοφορίας. Τα συστήματα αυτά θα μπορούσαν να παρεμποδίσουν την διπλή φορολογία και να θέσουν τους φόρους σχετικά με τα αυτοκίνητα σε μια πιο δίκαια βάση ανάλογα με τη χρήση του αυτοκινήτου σε κάθε κράτος μέλος.
- (10) Τα εν λόγω συστήματα επιστροφής τόσον όσον αφορά τα τέλη ταξινόμησης όσο και τα ετήσια τέλη κυκλοφορίας θα πρέπει να δημιουργηθούν το συντομότερο δυνατό ούτως ώστε να αποφεύγονται οι στρεβλώσεις και η διαφορετική φορολογική μεταχείριση των επιβατικών αυτοκινήτων.
- (11) Το ποσό των τελών ταξινόμησης που πρέπει να επιστραφεί ή να εισπραχθεί για ένα συγκεκριμένο επιβατικό αυτοκίνητο θα πρέπει να έχει άμεση σχέση με την υπολειπόμενη αξία του αυτοκινήτου. Για το λόγο αυτό κρίνεται αναγκαία η θέσπιση κοινοτικών κανόνων βάσει αντικειμενικών κριτηρίων προκειμένου να προσδιορίζεται η απόσβεση ενός αυτοκινήτου και κατά συνέπεια το ποσό των υπολειπόμενων τελών ταξινόμησης που περιλαμβάνονται στην υπολειπόμενη αξία του.
- (12) Για λόγους ομαλής προσαρμογής στη νέα νομοθεσία και κατά συνέπεια περιορισμού των οποιαδήποτε αρνητικών επιπτώσεων, είναι αναγκαίο να κοινοποιηθεί στην Επιτροπή το ύψος των τελών ταξινόμησης και των ετήσιων τελών κυκλοφορίας που θα ισχύουν στα κράτη μέλη κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου καθώς και το ύψος των ετήσιων τελών κυκλοφορίας που θα ισχύουν μετά το τέλος της περιόδου αυτής.
- (13) Η Επιτροπή πρέπει να παρακολουθεί την εξέλιξη των μέτρων που λαμβάνουν τα κράτη μέλη για την εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας και να ενημερώσει σχετικά το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.
- (14) Επειδή οι στόχοι της βελτίωσης της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς στον τομέα των επιβατικών αυτοκινήτων και η εφαρμογή αποτελεσματικών φορολογικών μέτρων για την υλοποίηση της κοινοτικής στρατηγικής, που έχει ως στόχο τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τα επιβατικά αυτοκίνητα, δεν μπορούν να επιτευχθούν εξ ολοκλήρου από τα κράτη μέλη λόγω του εύρους και των επιπτώσεων της δράσης, αλλά μπορούν να επιτευχθούν ευκολότερα σε κοινοτικό επίπεδο, η

---

<sup>9</sup> ΕΕ L 283, 31.10.2003, σ.51



Κοινότητα μπορεί να θεσπίσει μέτρα κατ'εφαρμογή της αρχής της επικουρικότητας που προβλέπεται από το άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, η οποία προβλέπεται από το ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν μπορεί να υπερβεί τα όρια του αναγκαίου για την επίτευξη αυτών των στόχων.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

## **Κεφάλαιο I**

### **ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ**

#### *Άρθρο 1*

##### **Αντικείμενο**

Η παρούσα οδηγία προβλέπει τους κανόνες υπολογισμού των φόρων επί των επιβατικών αυτοκινήτων με βάση τις ποσότητες διοξειδίου του άνθρακα που εκπέμπουν.

Προβλέπει επίσης την κατάργηση των τελών ταξινόμησης και ένα σύστημα βάσει του οποίου, σε ορισμένες περιπτώσεις, θα πρέπει να επιστραφούν τα τέλη ταξινόμησης που έχουν ήδη καταβληθεί.

Επιπλέον προβλέπει ένα σύστημα επιστροφών των ετήσιων τελών κυκλοφορίας.

#### *Άρθρο 2*

##### **Ορισμοί**

Σύμφωνα με την παρούσα οδηγία "Επιβατικά αυτοκίνητα" θεωρούνται τα οχήματα της κατηγορίας M1, όπως ορίζεται στο σημείο A παράρτημα II της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ<sup>10</sup> του Συμβουλίου.

## **Κεφάλαιο II**

### **ΕΤΗΣΙΑ ΤΕΛΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ**

#### **ΤΜΗΜΑ 1**

##### **ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΒΑΣΗ ΚΑΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ**

#### *Άρθρο 3*

##### **Γενική διάταξη**

1. Ένα κράτος μέλος που επιβάλλει κάποιον ειδικό και περιοδικό τέλος το οποίο έχει σχέση με τη χρήση εντός της επικράτειάς του ενός επιβατικού αυτοκινήτου, του οποίου τα χαρακτηριστικά είναι παρόμοια ή ανάλογα με αυτά των τελών που προβλέπονται στο παράρτημα I, στο εξής "ετήσια τέλη κυκλοφορίας", πρέπει να

---

<sup>10</sup> ΕΕ L 42, 23.2.1970, σ. 1

υπολογίζει αυτά τα τέλη με βάση τη χρονική διάρκεια χρησιμοποίησης του αυτοκινήτου στην επικράτειά του κατά τη διάρκεια μιας συγκεκριμένης δωδεκάμηνης περιόδου.

2. Ετήσια τέλη κυκλοφορίας για ένα επιβατικό αυτοκίνητο μπορεί να επιβάλει μόνο το κράτος μέλος στο οποίο είναι ταξινομημένο το αυτοκίνητο.
3. Προκειμένου να εξασφαλισθεί η είσπραξη των ετήσιων τελών κυκλοφορίας, ως κράτος μέλος ταξινόμησης θεωρείται το κράτος μέλος όπου χρησιμοποιείται διαρκώς το αυτοκίνητο είτε λόγω του γεγονότος ότι η συνήθης κατοικία του ιδιοκτήτη βρίσκεται στο κράτος αυτό, κατά την έννοια του άρθρου 6 της οδηγίας 83/183/ΕΟΚ<sup>11</sup> του Συμβουλίου, είτε λόγω του γεγονότος ότι το αυτοκίνητο χρησιμοποιείται σε αυτό το κράτος μέλος για περισσότερο από 185 ημέρες κατά τη διάρκεια μιας συγκεκριμένης δωδεκάμηνης περιόδου.

#### *Άρθρο 4*

#### **Διαφοροποίηση βάσει των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα**

Για να υπολογισθούν τα ετήσια τέλη κυκλοφορίας λαμβάνονται ως βάση η ποσότητα σε γραμμάρια του διοξειδίου του άνθρακα που εκπέμπει ανά χιλιόμετρο κάθε επιβατικό αυτοκίνητο.

#### *Άρθρο 5*

#### **Ελάχιστα φορολογικά έσοδα από τη φορολογική διαφοροποίηση**

1. Μέχρι την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2008 το ποσό των ετήσιων τελών κυκλοφορίας που θα προέρχεται από τη φορολόγηση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα θα πρέπει να ανέρχεται τουλάχιστον στο 25% των συνολικών εσόδων από αυτά τα τέλη.
2. Μέχρι την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2010 το ποσό των ετήσιων τελών κυκλοφορίας που θα προέρχεται από τη φορολόγηση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα θα πρέπει να ανέρχεται τουλάχιστον στο 50% των συνολικών εσόδων από αυτά τα τέλη.

## **ΤΜΗΜΑ 2**

### **ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗΣ**

#### *Άρθρο 6*

#### **Επιστροφή ετήσιων τελών κυκλοφορίας**

Στις περιπτώσεις που τα τέλη κυκλοφορίας έχουν πληρωθεί στο κράτος μέλος ταξινόμησης ενός επιβατικού αυτοκινήτου το οποίο στη συνέχεια εξάγεται εκτός της κοινοτικής επικράτειας ή μετακινείται στην επικράτεια ενός άλλου κράτους μέλους, για να χρησιμοποιείται επί μονίμου βάσεως εκεί κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 3, το πρώτο κράτος μέλος επιστρέφει το υπολειπόμενο ποσό των τελών με βάση τους υπολογισμούς που γίνονται σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1.

---

<sup>11</sup> ΕΕ L 105, 23.4.1983, σ. 64

## **Κεφαλαίο III**

### **ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΕΛΩΝ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗΣ**

#### **Απαγόρευση επιβολής**

##### *Άρθρο 7*

Από τις [...] τα κράτη μέλη δεν θα μπορούν να επιβάλουν κανένα τέλος σχετικά με την ταξινόμηση των επιβατικών αυτοκινήτων για τη χρησιμοποίηση του δημόσιου οδικού δικτύου με χαρακτηριστικά ανάλογα ή παρόμοια με αυτά των τελών που προβλέπονται στο παράρτημα II, στο εξής «τέλη ταξινόμησης».

##### *Άρθρο 8*

#### **Απαγόρευση διατήρησης**

Από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2016 τα κράτη μέλη δεν μπορούν πλέον να εισπράττουν κανένα τέλος ταξινόμησης.

## **Κεφάλαιο IV**

### **ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΠΙΣΤΡΟΦΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΤΕΛΗ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗΣ**

##### *Άρθρο 9*

#### **Γενική διάταξη**

Στις περιπτώσεις που έχουν πληρωθεί τέλη ταξινόμησης σε ένα κράτος μέλος σχετικά με ένα επιβατικό αυτοκίνητο το οποίο στη συνέχεια εξάγεται εκτός της κοινοτικής επικράτειας ή μετακινείται στην επικράτεια ενός άλλου κράτους μέλους, για να χρησιμοποιείται εκεί επί μόνιμου βάσεως κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 3, το πρώτο κράτος μέλος επιστρέφει το υπολειπόμενο ποσό του τέλους με βάση τους υπολογισμούς που γίνονται σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 1.

##### *Άρθρο 10*

#### **Υπολογισμός των υπολειπόμενων τελών ταξινόμησης**

1. Το ποσό των τελών ταξινόμησης που πρέπει να επιστραφούν για κάποιο επιβατικό αυτοκίνητο σύμφωνα με το άρθρο 9 εξαρτάται από την υπολειπόμενη αξία του και ισούται με το ποσό των υπολειπόμενων τελών ταξινόμησης που είναι ενσωματωμένα στην υπολειπόμενη αξία του.
2. Προκειμένου να προσδιορισθεί η υπολειπόμενη αξία ενός επιβατικού αυτοκινήτου για τους στόχους της παραγράφου 1, τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόσουν διάφορες μεθόδους, όπως είναι οι εκτιμήσεις, οι πραγματογνωμοσύνες ή η χρησιμοποίηση κλιμάκων αξιών.

3. Τα κράτη μέλη μπορούν να καθορίσουν τις κλίμακες αξιών που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν με νόμο, με κανονισμό ή με διοικητική απόφαση υπό τον όρο ότι θα πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:
- (α) οι κλίμακες θα έχουν καταρτισθεί με βάση συγκεκριμένα γενικά και αντικειμενικά κριτήρια,
  - (β) θα είναι γνωστές στο κοινό,
  - (γ) ο ιδιοκτήτης του αυτοκινήτου θα έχει τη δυνατότητα να προσφύγει σε μια ανεξάρτητη αρχή εναντίον της απόφασης ενός κράτους μέλους που θα προκύπτει από την εφαρμογή των εν λόγω κλιμάκων.

## **Κεφάλαιο V** **ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

### *Άρθρο 11* **Γενική διάταξη**

Στις περιπτώσεις που ένα επιβατικό αυτοκίνητο έχει μετακινηθεί προς την επικράτεια ενός άλλου κράτους μέλους επί μονίμου βάσεως κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 3 το οποίο συνεχίζει να εισπράττει τέλη ταξινόμησης, το εν λόγω κράτος μέλος πρέπει να υπολογίσει τα τέλη ταξινόμησης σύμφωνα με το άρθρο 12.

### *Άρθρο 12* **Υπολογισμός των τελών ταξινόμησης**

1. Μέχρι την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2015 ο υπολογισμός του ποσού των τελών ταξινόμησης θα βασίζεται στην τρέχουσα αξία ενός παρόμοιου επιβατικού αυτοκινήτου και θα λαμβάνεται υπόψη η πραγματική απόσβεση του εν λόγω επιβατικού αυτοκινήτου.
2. Για τους στόχους της παραγράφου 1 τα χαρακτηριστικά ενός παρόμοιου καινούργιου επιβατικού αυτοκινήτου περιλαμβάνουν την μάρκα, το μοντέλο, τα χιλιόμετρα, τον τρόπο μετάδοσης της κίνησης και τη μηχανική κατάσταση.
3. Για τους στόχους της παραγράφου 1 ως καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο θεωρείται οποιοδήποτε επιβατικό αυτοκίνητο το οποίο δεν έχει παραχωρηθεί προηγουμένως σε κάποιον άλλον παρά μόνον με στόχο την πώλησή του ή την παράδοσή του και το οποίο κατά συνέπεια δεν είχε ποτέ ταξινομηθεί ώστε να τεθεί στην κυκλοφορία.
4. Για τον υπολογισμό των τελών ταξινόμησης εφαρμόζεται κατ'αναλογία το άρθρο 10 παράγραφοι 2 και 3.

*Άρθρο 13*  
**Τέλη ταξινόμησης**

Μέχρι την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2015, στις περιπτώσεις που εισπράττονται ακόμη τέλη ταξινόμησης, η φορολογική διαφοροποίηση θα γίνει με βάση την ποσότητα των γραμμαρίων διοξειδίου του άνθρακα που εκπέμπει κάθε επιβατικό αυτοκίνητο ανά χιλιόμετρο.

*Άρθρο 14*  
**Ελάχιστα φορολογικά έσοδα από την φορολογική διαφοροποίηση**

1. Μέχρι την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2008 το ποσό των τελών ταξινόμησης που θα προέρχεται από τη φορολόγηση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα θα ανέρχεται τουλάχιστον στο 25% των συνολικών εσόδων από αυτά τα τέλη.
2. Μέχρι την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2010 το ποσό των τελών ταξινόμησης που θα προέρχεται από τη φορολόγηση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα θα ανέρχεται τουλάχιστον στο 50% των συνολικών εσόδων από αυτά τα τέλη.

**Κεφάλαιο VI**  
**ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

*Άρθρο 15*  
**Κοινοποιήσεις**

Τα κράτη μέλη θα κοινοποιούν στην Επιτροπή τη φορολογική τους βάση και το ύψος των τελών ταξινόμησης και των ετήσιων τελών κυκλοφορίας που θα ισχύουν από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου κάθε έτους καθώς και μετά από κάθε τροποποίηση της εθνικής τους νομοθεσίας.

*Άρθρο 16*  
**Εκθέσεις**

Την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2011 το αργότερο και στη συνέχεια κάθε πέντε έτη η Επιτροπή, μετά από διαβούλευση με τα κράτη μέλη, θα υποβάλει στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο μια έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

*Άρθρο 17*  
**Ενσωμάτωση στο εσωτερικό δίκαιο**

Τα κράτη μέλη θα θεσπίσουν τους νόμους, τους κανονισμούς και τις διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται προκειμένου να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία μέχρι την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2006 το αργότερο. Στη συνέχεια θα πρέπει να κοινοποιήσουν στην Επιτροπή το κείμενο αυτών των διατάξεων καθώς και έναν πίνακα αντιστοιχίας αυτών των διατάξεων με την παρούσα οδηγία.

Οι διατάξεις που θα θεσπίσουν τα κράτη μέλη θα πρέπει να παραπέμπουν στην παρούσα οδηγία ή να συνοδεύονται από μια σχετική παραπομπή τον καιρό της επίσημης δημοσίευσής τους. Τα κράτη μέλη καθορίζουν το είδος αυτής της παραπομπής.

Τα κράτη μέλη οφείλουν να κοινοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των βασικών διατάξεων εθνικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα ο οποίος καλύπτεται από την παρούσα οδηγία.

*Άρθρο 18*  
**Έναρξη της ισχύος**

Η παρούσα οδηγία τίθεται σε ισχύ δώδεκα ημέρες μετά τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

*Άρθρο 19*  
**Παραλήπτες**

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται σε όλα τα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

*Για το Συμβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

### ΒΕΛΓΙΟ

- Taxe de circulation sur les véhicules automobiles/Verkeersbelasting up de autovoertuigen
- Taxe compensatoire des accises
- Taxe de circulation complémentaire

### ΤΣΕΧΙΑ

-

### ΔΑΝΙΑ

- Gron ejerafgift

### ΓΕΡΜΑΝΙΑ

- Kraftfahrzeugsteuer (Kraftfahrzeugsteuergesetz - 1979)
- Kraftfahrzeugsteuer (Durchführungsverordnung - 1979)

### ΕΣΘΟΝΙΑ

-

### ΕΛΛΑΔΑ

- Τέλη κυκλοφορίας

### ΙΣΠΑΝΙΑ

- Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica
- Tributos locales sobre circulación de vehículos automóviles

### ΓΑΛΛΙΑ

-

### ΙΡΛΑΝΔΙΑ

- Motor vehicle excise duties

### ΙΤΑΛΙΑ

- Tassa automobilistica di propriet 

#### ΚΥΠΡΟΣ

- Τ λη κυκλοφορίας

#### ΛΕΤΟΝΙΑ

- Transportl dzekļu ikgadēj  nodeva

#### ΛΙΘΟΥΑΝΙΑ

- -

#### ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

- Taxe sur les v hicules automoteurs

#### ΟΥΓΓΑΡΙΑ

- S lyad 

#### ΜΑΛΤΑ

- 

#### ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ

- Motorrijtuigenbelasting

#### ΑΥΣΤΡΙΑ

- Kraftfahrzeugsteuer

#### ΠΟΛΩΝΙΑ

- 

#### ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

- Imposto municipal sobre ve culos

- Imposto de circula o

#### ΣΛΟΒΕΝΙΑ

- Letno povra ilo za uporabo cest

#### ΣΛΟΒΑΚΙΑ



-

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

- Ajoneuvovero/fordonskatt

ΣΟΥΗΔΙΑ

- Vägtrafikskatt

ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ

- Vehicle excise duty

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

### ΒΕΛΓΙΟ

- Taxe de mise en circulation

### ΤΣΕΧΙΑ

-

### ΔΑΝΙΑ

- Registreringsafgift af motorkøretøjer

### ΓΕΡΜΑΝΙΑ

-

### ΕΣΘΟΝΙΑ

- Autoregistreerimislõiv

### ΕΛΛΑΔΑ

- Τέλη ταξινόμησης

### ΙΣΠΑΝΙΑ

- Impuesto especial sobre determinados medios de transporte

### ΓΑΛΛΙΑ

-

### ΙΡΛΑΝΔΙΑ

- Vehicle registration tax

### ΙΤΑΛΙΑ

- Imposta provinciale di trascrizione (IPT)

### ΚΥΠΡΟΣ

- Φόρος κατανάλωσης

### ΛΕΤΟΝΙΑ

- Automobiļu un motociklu nodoklis

#### ΛΙΘΟΥΑΝΙΑ

- Kelių transporto priemonių registravimo mokestis

#### ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

-

#### ΟΥΓΓΑΡΙΑ

- Regisztrációs adó

- Átírási illeték

#### ΜΑΛΤΑ

- Taxxa ta' registrazzjoni ta' vetturi bill-mutur

#### ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ

- Belastung Personenauto's en Motorrijwielen

#### ΑΥΣΤΡΙΑ

- Normverbrauchsabgabe

#### ΠΟΛΩΝΙΑ

- Opłata rejestracyjna

#### ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

- Imposto Automovel

#### ΣΛΟΒΕΝΙΑ

- Davek na motorna vozila

#### ΣΛΟΒΑΚΙΑ

-

#### ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

- Autovero/bilskatt

#### ΣΟΥΗΔΙΑ

--

ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ

-