

II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΟΔΗΓΙΑ 93/89/ΕΟΚ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 25ης Οκτωβρίου 1993

σχετικά με την εφαρμογή, εκ μέρους των κρατών μελών, των φόρων επί ορισμένων οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για οδική μεταφορά εμπορευμάτων, καθώς και των διοδίων και τελών χρήσης που εισπράττονται για τη χρησιμοποίηση ορισμένων έργων υποδομής

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως τα άρθρα 75 και 99,

την πρόταση της Επιτροπής⁽¹⁾,τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου⁽²⁾,τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽³⁾,

Εκτιμώντας:

ότι η εξάλειψη των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων μεταφορών στα διάφορα κράτη μέλη απαιτεί τόσο την εναρμόνιση των συστημάτων φορολόγησης όσο και την καθιέρωση δικαίων μηχανισμών για τον καταλογισμό των δαπανών της υποδομής στους μεταφορείς·

ότι μόνο σταδιακά θα μπορέσουν να επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί·

ότι έχει επιτευχθεί κάποιος βαθμός εναρμόνισης όσον αφορά τους ειδικούς φόρους κατανάλωσης των καυσίμων με την έκδοση των οδηγιών 92/81/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 19ης Οκτωβρίου 1992 για την εναρμόνιση των διαρθρώσεων των ειδικών φόρων κατανάλωσης που επιβάλλονται στα πετρελαιοειδή⁽⁴⁾, και 92/82/ΕΟΚ για την προσέγγιση των συντελεστών των ειδικών φόρων κατανάλωσης στα πετρελαιοειδή⁽⁵⁾·

ότι κρίνεται σκόπιμο, υπό τις σημερινές συνθήκες, η προσαρμογή των εθνικών συστημάτων φορολογίας να περιοριστεί στα επαγγελματικά οχήματα των οποίων το μεικτό βάρος υπερβαίνει ένα καθορισμένο όριο·

ότι είναι σκόπιμο, για το λόγο αυτό, να καθοριστεί το ελάχιστο ύψος των φόρων επί των οχημάτων οι οποίοι ήδη εφαρμόζονται στα κράτη μέλη, ή θα μπορούσαν να αντικαταστήσουν τους ισχύοντες·

ότι ορισμένα κράτη μέλη θα πρέπει να αυξήσουν αισθητά το επίπεδο των φόρων επί των οχημάτων τους οποίους εφαρμόζουν σήμερα· ότι, για να μπορέσει να επιτευχθεί σταδιακή αναπροσαρμογή, θα πρέπει να προβλεφθεί μεταβατική περίοδος κατά τη διάρκεια της οποίας τα κράτη μέλη θα μπορούν να εφαρμόζουν μειωμένου ύψους φόρους·

ότι σε ορισμένες εθνικές μεταφορές τοπικού χαρακτήρα με ασήμαντο αντίκτυπο στην κοινοτική αγορά μεταφορών εφαρμόζονται σήμερα μειωμένου ύψους φόροι επί των οχημάτων· ότι, για να εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη μετάβαση, θα πρέπει να επιτραπεί στα κράτη μέλη να προβλέψουν προσωρινές παρεκκλίσεις από το ελάχιστο ύψος φόρων·

ότι πρέπει να επιτραπεί στα κράτη μέλη να εφαρμόζουν μειωμένους φόρους ή απαλλαγές για οχήματα η χρήση των οποίων δεν προβλέπεται να έχει επιπτώσεις στην κοινή αγορά μεταφορών·

ότι προς συνεκτίμηση ορισμένων ιδιαίτερων καταστάσεων πρέπει να εισαχθεί μια διαδικασία με την οποία θα μπορεί να επιτραπεί στα κράτη μέλη να διατηρήσουν απαλλαγές ή συμπληρωματικές μειώσεις·

ότι οι υφιστάμενες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού δεν μπορούν να εξλειφθούν με μια απλή εναρμόνιση των φόρων και των τελών αλλά ότι, μέχρι να εισαχθούν μορφές φορολόγησης τεχνικά και οικονομικά καλύτερα προσαρ-

(1) ΕΕ αριθ. C 79 της 26. 3. 1988, σ. 8,
ΕΕ αριθ. C 75 της 20. 3. 1991, σ. 1 και
ΕΕ αριθ. C 311 της 27. 11. 1992, σ. 63.

(2) ΕΕ αριθ. C 158 της 26. 6. 1989, σ. 519,
ΕΕ αριθ. C 150 της 15. 6. 1992, σ. 324 και
ΕΕ αριθ. C 21 της 25. 1. 1993, σ. 522.

(3) ΕΕ αριθ. C 208 της 8. 8. 1988, σ. 32,
ΕΕ αριθ. C 159 της 17. 6. 1991, σ. 21 και
ΕΕ αριθ. C 19 της 25. 1. 1993, σ. 74.

(4) ΕΕ αριθ. L 316 της 31. 10. 1992, σ. 12.

(5) ΕΕ αριθ. L 316 της 31. 10. 1992, σ. 19.

μοσμένες, οι στρεβλώσεις αυτές μπορούν να μετριασθούν προσωρινά μέσω της δυνατότητα διατήρησης ή εισαγωγής διοδίων και τελών χρήσης αυτοκινητοδρόμων και, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, άλλων οδών·

ότι τα τέλη και τα δικαιώματα χρήσης δεν πρέπει να εισάγουν διακρίσεις, να ενέχουν υπερβολικές διατυπώσεις και να δημιουργούν εμπόδια στα εσωτερικά σύνορα· ότι το επίπεδο των δικαιωμάτων χρήσης πρέπει να ορίζεται ανάλογα με τη διάρκεια χρήσης μιας υποδομής·

ότι προκειμένου να εξασφαλιστεί ομοιόμορφη εφαρμογή των τελών χρήσης και των διοδίων είναι ακόπιμο να καθοριστούν ορισμένες λεπτομέρειες βάσει των οποίων θα γίνεται ο προσδιορισμός των προϋποθέσεων εφαρμογής, όπως είναι τα χαρακτηριστικά της υποδομής στην οποία θα επιβάλλονται αυτά τα τέλη χρήσης και διόδια, το μέγιστο ύψος των τελών χρήσης και οι γενικές διατάξεις που θα πρέπει να τηρούνται·

ότι, στα πλαίσια αυτά, δύο ή περισσότερα κράτη μέλη μπορούν να συνεργαστούν για να εισάγουν ένα κοινό σύστημα δικαιωμάτων χρήσης τηρουμένων ορισμένων συμπληρωματικών όρων· ότι ένα τέτοιο σύστημα μπορεί να να συνεκτιμά τις γεωγραφικές και οικονομικές ιδιαιτερότητες ορισμένων κρατών μελών, που σε ορισμένα κράτη μέλη επιδεινώνονται από την έκρυθμη πολιτική κατάσταση ορισμένων τρίτων χωρών·

ότι χρειάζεται αυστηρό χρονοδιάγραμμα για την αναθεώρηση των διατάξεων της παρούσας οδηγίας και την ενδεχόμενη προσαρμογή τους προς την κατεύθυνση ενός συστήματος φορολόγησης περισσότερο εδαφικού χαρακτήρα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Γενικές διατάξεις

Άρθρο 1

Τα κράτη μέλη προσαρμόζουν, εάν απαιτείται, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, τα συστήματά τους τα σχετικά με τους φόρους επί των οχημάτων καθώς και με τα διόδια και τέλη χρήσης.

Η παρούσα οδηγία δεν αφορά τα οχήματα που πραγματοποιούν μεταφορές αποκλειστικά στα εκτός Ευρώπης εδάφη των κρατών μελών.

Δεν αφορά επίσης τα οχήματα των οποίων η άδεια κυκλοφορίας έχει εκδοθεί στις Κανάριους Νήσους, στη Θέουτα και Μελίλα, στις Αζόρες και Μαδέρα και τα οποία πραγματοποιούν μεταφορές αποκλειστικά στα εδάφη αυτά ή μεταξύ αυτών των εδαφών και του ηπειρωτικού εδάφους της Ισπανίας ή της Πορτογαλίας αντίστοιχα.

Άρθρο 2

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας νοούνται ως:

— «αυτοκινητόδρομος»: κάθε οδός η οποία έχει μελετηθεί και κατασκευασθεί ειδικά για την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων η οποία εξυπηρετεί τις παρόδιες ιδιοκτησίες και η οποία

i) εκτός ορισμένα σημεία της ή εκτός από προσωρινές διευθετήσεις, διαθέτει, για τις δύο κατευθύνσεις της κυκλοφορίας, διακεκριμένα οδοστρώματα τα οποία χωρίζονται μεταξύ τους είτε με διαχωριστική νησίδα που δεν προορίζεται για την κυκλοφορία, είτε, κατ'εξαιρεση, με άλλα μέσα,

ii) δεν διασταυρώνεται ισοπεδώς με άλλη οδό, με σιδηροδρομική ή τροχιοδρομική γραμμή ή με οδό για την κυκλοφορία πεζών,

iii) έχει την ειδική σήμανση αυτοκινητοδρόμου,

— «διόδια»: το εισπραττόμενο χρηματικό ποσό για την πραγματοποιούμενη από όχημα διαδρομή μεταξύ δύο σημείων ενός των έργων υποδομής που αναφέρονται στο άρθρο 7 στοιχείο δ), το ύψος του εν λόγω ποσού καθορίζεται με βάση τη διανυόμενη απόσταση και την κατηγορία του οχήματος,

— «τέλη χρήσης»: το καταβαλλόμενο χρηματικό ποσόν για την απόκτηση του δικαιώματος χρήσης, από ένα όχημα και επί καθορισμένο χρονικό διάστημα, της υποδομής που αναφέρεται στο άρθρο 7 στοιχείο δ),

— «όχημα»: όχημα με κινητήρα ή συνδυασμός συζευγμένων οχημάτων που προορίζονται αποκλειστικά για οδικές εμπορευματικές μεταφορές και έχουν μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος τουλάχιστον όσο προς 12 τόνους.

Φόροι επί των οχημάτων

Άρθρο 3

1. Οι φόροι επί των οχημάτων τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 1 είναι οι εξής:

— Βέλγιο: *taxe de circulation sur les véhicules automobiles/verkeersbelasting op de autovoertuigen*·

— Δανία: *vægtafgift af motorkøretøjer m.v.*·

— Γερμανία: *Kraftfahrzeugsteuer*·

— Ελλάδα: *Τέλη κυκλοφορίας*·

— Ισπανία:

α) *impuesto sobre vehiculos de tracción mecánica,*

β) *impuesto sobre actividades económicas,* μόνον όσον αφορά το ποσό των εισφορών που εισπράττονται για τα αυτοκίνητα οχήματα·

— Γαλλία:

α) *taxe spéciale sur certains véhicules routiers,*

β) *taxe différentielle sur les véhicules à moteur*·

— Ιρλανδία: *vehicle excise duty*·

— Ιταλία:

α) *tassa automobilistica*

β) *addizionale del 5 % sulla tassa di automobilistica*·

— Λουξεμβούργο:

taxe sur les véhicules automoteurs·

— Κάτω Χώρες:

motorrijtuigenbelasting·

— Πορτογαλία:

- α) imposto de camionagem,
- β) imposto de circulação.

— Ηνωμένο Βασίλειο: vehicle excise duty.

2. Κράτος μέλος που τυχόν αντικαταστήσει έναν από τους αναφερόμενους στην παράγραφο 1 φόρους με άλλον ανάλογο ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή, η οποία πραγματοποιεί τις αναγκαίες αναπροσαρμογές.

Άρθρο 4

Οι διαδικασίες είσπραξης των φόρων οι οποίοι αναφέρονται στο άρθρο 3 θεσπίζονται από κάθε κράτος μέλος.

Άρθρο 5

Όσον αφορά τα οχήματα των οποίων η άδεια κυκλοφορίας έχει εκδοθεί σε κάθε κράτος μέλος, οι φόροι που αναφέρονται στο άρθρο 3 εισπράττονται μόνο από το κράτος μέλος έκδοσης της άδειας.

Άρθρο 6

1. Οποιαδήποτε και εάν είναι η διάρθρωση των φόρων που αναφέρονται στο άρθρο 3, τα κράτη μέλη καθορίζουν το ύψος των φόρων αυτών έτσι ώστε, για κάθε κατηγορία ή υποκατηγορία οχημάτων που περιγράφεται στο παράρτημα, το ύψος των φόρων να μην είναι μικρότερο από το ελάχιστο ύψος το οποίο καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα.

2. Η Ελλάδα, η Ισπανία, η Γαλλία, η Ιταλία και η Πορτογαλία επιτρέπεται να εφαρμόζουν, έως τις 31 Δεκεμβρίου 1997, μειωμένο ύψος φόρων, ίσο τουλάχιστον προς το 50 % του ελάχιστου ύψους των φόρων που καθορίζεται στο παράρτημα.

3. Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν μειωμένο ύψος φόρων ή απαλλαγές

— για τα οχήματα εθνικής άμυνας, τα οχήματα των πυροσβεστικών υπηρεσιών και των άλλων υπηρεσιών εκτάκτου ανάγκης, καθώς και των δυνάμεων των επιφορτισμένων με την τήρηση της τάξεως, καθώς και για τα οχήματα συντήρησης των οδών,

— για τα οχήματα που μόνον ευκαιριακά κυκλοφορούν επί δημόσιας οδού και χρησιμοποιούνται από φυσικά ή νομικά πρόσωπα των οποίων η κύρια δραστηριότητα δεν είναι η μεταφορά εμπορευμάτων, εφόσον οι πραγματοποιούμενες από τα οχήματα αυτά μεταφορές δεν συνεπάγονται στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και εφόσον συμφωνήσει η Επιτροπή.

4. Με την επιφύλαξη της επανεξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 12, τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν, έως την 1η Ιουλίου 1988, ειδικές παρεκκλίσεις για τα οχήματα με τρεις το πολύ άξονες τα οποία πραγματοποιούν αποκλειστικά και μόνο εθνικές τοπικές μεταφορές.

Η Επιτροπή πραγματοποιεί τακτικά αξιολόγηση της εφαρμογής αυτών των παρεκκλίσεων και υποβάλλει ανά έτος τουλάχιστον έκθεση προς το Συμβούλιο.

5. α) Το Συμβούλιο, αποφασίζοντας με ομοφωνία ύστερα από πρόταση της Επιτροπής, μπορεί να επιτρέψει σε κράτος μέλος να διατηρήσει απαλλαγές ή συμπληρω-

ματικές μειώσεις των φόρων επί των οχημάτων για λόγους συγκεκριμένης κοινωνικοοικονομικής πολιτικής ή συνδεδεμένους με την υποδομή αυτού του κράτους. Αυτές οι απαλλαγές ή μειώσεις μπορούν να αφορούν μόνο οχήματα των οποίων η άδεια κυκλοφορίας έχει εκδοθεί σ' αυτό το κράτος μέλος τα οποία πραγματοποιούν μεταφορές αποκλειστικά στο εσωτερικό ενός σαφώς οριοθετημένου μέρους της επικράτειάς του.

β) Κάθε κράτος μέλος που επιθυμεί να διατηρήσει μια τέτοια απαλλαγή ή μείωση ενημερώνει την Επιτροπή και της ανακοινώνει επίσης όλες τις αναγκαίες πληροφορίες. Η Επιτροπή ενημερώνει τα άλλα κράτη για την προτεινόμενη απαλλαγή ή μείωση εντός προθεσμίας μηνός.

Το Συμβούλιο λογίζεται ότι έχει επιτρέψει τη διατήρηση της προτεινόμενης απαλλαγής ή μείωσης εάν, εντός προθεσμίας μηνός από την ημερομηνία κατά την οποία τα άλλα κράτη μέλη ενημερώθηκαν σύμφωνα με το παραπάνω εδάφιο, ούτε η Επιτροπή ούτε άλλο κράτος μέλος δεν έχει ζητήσει να παραλειφθεί το ζήτημα αυτό στο Συμβούλιο.

6. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 3, 4 και 5 του παρόντος άρθρου καθώς και του άρθρου 6 της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992 σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών⁽¹⁾, τα κράτη μέλη δεν μπορούν να επιτρέψουν απαλλαγές ή μειώσεις των φόρων που αναφέρονται στο άρθρο 3 οι οποίες θα είχαν ως επακόλουθο το ποσό του οφειλομένου φόρου να είναι μικρότερο από το ελάχιστο ύψος φόρων των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου.

7. Το ελάχιστο ύψος φόρων που αναφέρεται στην παράγραφο 1 παραμένει αμετάβλητο έως τις 31 Δεκεμβρίου 1997. Μετά την ημερομηνία αυτή, το Συμβούλιο, αποφασίζοντας υπό τους όρους τους οποίους προβλέπει η συνθήκη, αναπροσαρμόζει, ενδεχομένως, το ελάχιστο αυτό ύψος φόρων.

Διόδια και τέλη χρήσης

Άρθρο 7

Τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρήσουν ή να εισαγάγουν διόδια ή/και να εισαγάγουν τέλη χρήσης υπό τις εξής προϋποθέσεις:

α) ότι, για τη χρησιμοποίηση ενός και του αυτού τμήματος οδού δεν θα εισπράττονται συγχρόνως διόδια και τέλη χρήσης.

Ωστόσο, τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν και διόδια σε δίκτυα όπου εισπράττονται τέλη χρήσης στην περίπτωση χρησιμοποίησης γεφυρών, σιράγγων καθώς και οδών που διασχίζουν ορεινούς αυχένες.

β) ότι αυτά τα διόδια και τέλη χρήσης, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 8 παράγραφος 2 στοιχείο ε) και του άρθρου 9, εφαρμόζονται χωρίς να γίνονται άμεσες ή έμμεσες διακρίσεις για λόγους εθνικότητας του μεταφορέα ή προέλευσης ή προορισμού της μεταφοράς.

(¹) ΕΕ αριθ. L 368 της 17. 12. 92, σ. 38.

γ) ότι τα διόδια και τέλη χρήσης τίθενται σε εφαρμογή, εισπράττονται και η πληρωμή τους ελέγχεται κατά τρόπο ώστε η παρενόχληση της ροής της κυκλοφορίας να είναι η ελάχιστη δυνατή, αποφεύγοντας κάθε υποχρεωτικό έλεγχο ή εξακρίβωση στα εσωτερικά σύνορα της Κοινότητας. Για το σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη συνεργάζονται μεταξύ τους με σκοπό να παράσχουν στους μεταφορείς δυνατότητες καταβολής των τελών χρήσης, ιδίως εκτός των κρατών μελών όπου εφαρμόζονται τα τέλη αυτά.

δ) ότι τα διόδια και τέλη χρήσης εισπράττονται για τη χρησιμοποίηση αυτοκινητοδρόμων ή άλλων οδών με περισσότερες από μια λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, όταν οι οδοί αυτές έχουν χαρακτηριστικά ανάλογα προς τα χαρακτηριστικά των αυτοκινητοδρόμων, καθώς και για τη χρησιμοποίηση γεφυρών, σιράγγων και οδών που διασχίζουν ορεινούς αυχένες.

Ωστόσο, σε κράτος μέλος στο οποίο δεν υπάρχει γενικό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων ή οδών με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση (και διαχωριστική νησίδα) που έχουν παρεμφερή χαρακτηριστικά, είναι δυνατόν να εισπράττονται διόδια ή τέλη χρήσης για τη χρησιμοποίηση της ανώτατης κατηγορίας οδών του εν λόγω κράτους μέλους.

Υστερα από διαβούλευση με την Επιτροπή, σύμφωνα με τη διαδικασία που θεσπίζει η απόφαση του Συμβουλίου της 21ης Μαρτίου 1962 περί θεσπίσεως διαδικασίας προηγούμενης εξετάσεως και διαβουλεύσεως για ορισμένες νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις στον τομέα των μεταφορών, των οποίων τη θέσπιση μελετούν τα κράτη μέλη⁽¹⁾, μπορούν να επιβάλλονται και για άλλα τμήματα του βασικού δικτύου, ιδίως όταν συντρέχουν ειδικοί λόγοι ασφαλείας.

ε) ότι το οικείο κράτος μέλος μπορεί να αποφασίσει ότι τα οχήματα στα οποία έχει χορηγήσει άδεια κυκλοφορίας υπόκεινται σε τέλη χρήσης για τη χρησιμοποίηση ολόκληρου του οδικού του δικτύου.

στ) ότι τα τέλη χρήσης καθορίζονται από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος κατά τρόπον ώστε να μην υπερβαίνουν ποσό 1 250 Ecu ετησίως, συμπεριλαμβανομένων των διοικητικών εξόδων· τηρουμένου αυτού του ανωτάτου ορίου, τα κράτη μέλη επιτρέπεται να καθορίζουν το ύψος των τελών χρήσης σε συνάρτηση με τον εθνικό φόρο επί των οχημάτων.

Αυτό το ανώτατο όριο επανεξετάζεται την 1η Ιανουαρίου 1997 και, στη συνέχεια, ανά διετία. Το Συμβούλιο, αποφασίζοντας υπό τους όρους που προβλέπει η συνθήκη, πραγματοποιεί, εφόσον χρειάζεται, τις αναγκαίες αναπροσαρμογές.

ζ) ότι το ύψος των τελών χρήσης είναι ανάλογο προς τη χρονική διάρκεια χρησιμοποίησης της αντίστοιχης υποδομής.

Κάθε κράτος μέλος επιτρέπεται να εφαρμόζει μόνο ετήσια τέλη χρήσης για τα οχήματα στα οποία έχει χορηγήσει άδεια κυκλοφορίας.

η) ότι το ύψος των διοδίων συναρτάται με το κόστος κατασκευής, εκμετάλλευσής και ανάπτυξης του συγκεκριμένου δικτύου υποδομής.

Άρθρο 8

1. Δύο ή περισσότερα κράτη μέλη μπορούν να συνεργαστούν με τη θέσπιση κοινού συστήματος τελών χρήσης που θα ισχύει στο έδαφός τους, μεριμνώντας ώστε η Επιτροπή να συμμετέχει πλήρως στις εργασίες για την καθιέρωση κοινού συστήματος τελών χρήσης καθώς και στη μετέπειτα λειτουργία και ενδεχόμενη τροποποίησή του.

2. Υπό την επιφύλαξη του άρθρου 7, το κοινό σύστημα της παραγράφου 1 υπόκειται στις ακόλουθες γενικές διατάξεις:

α) τα κοινά τέλη χρήσης καθορίζονται από τα συμμετέχοντα κράτη σε επίπεδο το οποίο δεν υπερβαίνει το ανώτατο όριο που ορίζεται στο άρθρο 7 στοιχείο στ)·

β) η καταβολή των κοινών τελών επιτρέπει την πρόσβαση στο δίκτυο το οποίο καθορίζει κάθε συμμετέχον κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 7 στοιχείο δ)·

γ) τα άλλα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να προσχωρήσουν στο κοινό σύστημα·

δ) τα συμμετέχοντα κράτη μέλη ορίζουν μια κλειδα καταμερισμού ώστε σε κάθε συμμετέχον κράτος μέλος να δίνεται δίκαιο μερίδιο των εσόδων από τις εισπράξεις των τελών χρήσης,

ε) τα συμμετέχοντα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν, έως τις 31 Δεκεμβρίου 1997, το αργότερο, κατάλληλη μείωση του ύψους των τελών χρήσης για τα οχήματα των οποίων η άδεια κυκλοφορίας έχει εκδοθεί σε ορισμένα κράτη μέλη των οποίων η οικονομία εμφανίζει διαφορά ανάπτυξης και τα οποία μειονεκτούν εξαιτίας της γεωγραφικής τους ιδιαιτερότητας η οποία, ενδεχομένως, επιδεινώνεται από την έκρυθμη πολιτική κατάσταση η οποία επικρατεί σε ορισμένες τρίτες χώρες.

Άρθρο 9

Υστερα από διαβούλευση με την Επιτροπή, σύμφωνα με τη διαδικασία που θεσπίζει η απόφαση του Συμβουλίου της 21ης Μαρτίου 1962, μπορεί να τεθεί σ' εφαρμογή από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη ειδικό καθεστώς για τις παραμεθόριες περιοχές.

Τελικές διατάξεις

Άρθρο 10

Η παρούσα οδηγία δεν εμποδίζει την εφαρμογή εκ μέρους των κρατών μελών:

α) ειδών φόρων ή τελών:

— που εισπράττονται κατά την έκδοση της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος

ή

— που αφορούν οχήματα ή φορτία βάρους ή διαστάσεων εκτός του συνήθους·

β) τελών στάθμευσης και ειδικών φόρων για την κυκλοφορία σε αστικές περιοχές·

γ) ρυθμιστικών τελών με συγκεκριμένο σκοπό την καταπολέμηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης που παρουσιάζει σε ορισμένα σημεία και χρονικές στιγμές.

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. 23 της 3. 4. 1962, σ. 720/62. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση της Επιτροπής της 22ας Νοεμβρίου 1973 (ΕΕ αριθ. L 17. 12. 1973, σ. 48).

Άρθρο 11

1. Για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, η ισοτιμία του Ecu έναντι των εθνικών νομισμάτων καθορίζεται μία φορά το χρόνο. Εφαρμόζονται οι ισοτιμίες της πρώτης εργάσιμης ημέρας του Οκτωβρίου, όπως έχουν δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*. Οι ισοτιμίες αυτές ισχύουν από την 1η Ιανουαρίου του επόμενου ημερολογιακού έτους.

2. Κατά την ετήσια αναπροσαρμογή που προβλέπεται στην παράγραφο 1, τα κράτη μέλη έχουν την ευχέρεια να διατηρήσουν τα ισχύοντα ποσά εφόσον η μετατροπή αυτών των ποσών, εκφρασμένων σε Ecu, καταλήγει σε μεταβολή, εκφρασμένη σε εθνικό νόμισμα, μικρότερη είτε του πέντε τοις εκατόν (5%) είτε των 5 Ecu, αναλόγως με το ποιο από τα δύο είναι το χαμηλότερο ποσό.

Άρθρο 12

1. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 1997 το αργότερο η Επιτροπή υποβάλλει στο Συμβούλιο έκθεση για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, λαμβάνοντας υπόψη τις εξελίξεις όσον αφορά την τεχνολογία και την κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Για να μπορέσει η Επιτροπή να συντάξει την προαναφερόμενη έκθεση, τα κράτη μέλη της διαβιβάζουν τις αναγκαίες πληροφορίες το αργότερο έως την 1η Ιουνίου 1997.

Η εν λόγω έκθεση συνοδεύεται, ενδεχομένως, από προτάσεις για την καθιέρωση συστήματος καταλογισμού δαπανών βασισμένου στην αρχή της εδαφικότητας, στα πλαίσια του οποίου τα εθνικά σύνορα δεν έχουν πρωταρχικό ρόλο.

2. Εξάλλου τα κράτη μέλη που εισάγουν ηλεκτρονικό σύστημα εισπραξής των διοδίων ή/και των τελών χρήσης συνεκτιμούν και τη σκοπιμότητα μιας συμβατότητας μεταξύ των συστημάτων αυτών.

Άρθρο 13

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία πριν από την 1η Ιανουαρίου 1995. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομερείς διατάξεις για την αναφορά αυτή καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα ο οποίος δεν διέπεται από την παρούσα οδηγία. Η Επιτροπή ενημερώνει σχετικά τα άλλα κράτη μέλη.

Άρθρο 14

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Λουξεμβούργο, 25 Οκτωβρίου 1993.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

Ph. MAYSTADT

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΕΛΑΧΙΣΤΟ ΥΨΟΣ ΦΟΡΩΝ ΕΠΙ ΤΩΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Οχήματα με κινητήρα

Αριθμός αξόνων και επιτρεπόμενο μεικτό βάρος (σε τόνους)		Ελάχιστος φόρος (σε Ecu/έτος)	
Ίσο προς ή μεγαλύτερο των	Μικρότερο των	Ανάρτηση πεπιεσμένου αέρα ή σύστημα αναγνωρισμένο ως ισοδύναμο ⁽¹⁾ του (των) κινητηρίου(ων) άξονα(αξόνων)	Άλλα συστήματα ανάρτησης του (των) κινητηρίου(ων) άξονα(αξόνων)
<i>2 άξονες</i>			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
<i>3 άξονες</i>			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
<i>4 άξονες</i>			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537

(¹) Ανάρτηση αναγνωρισμένη ως ισοδύναμη κατά τον ορισμό του παραρτήματος III της οδηγίας 92/7/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 10ης Φεβρουαρίου 1992 για την τροποποίηση της οδηγίας 85/3/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με το βάρος, τις διαστάσεις και ορισμένα άλλα τεχνικά χαρακτηριστικά ορισμένων οδικών οχημάτων (ΕΕ αριθ. L 57 της 2. 3. 1992, σ. 29).

Συνδυασμοί οχημάτων (αρθρωτά οχήματα και οδικοί συρμοί)

Αριθμός αξόνων και επιτρεπόμενο μεικτό βάρος (σε τόνους)		Ελάχιστος φόρος (σε Ecu/έτος)	
Ίσο προς ή μεγαλύτερο των	Μικρότερο των	Ανάρτηση πεπιεσμένου αέρα ή σύστημα αναγνωρισμένο ως ισοδύναμο (*) του (των) κινητηρίου(ων) άξονα(αξόνων)	Άλλα συστήματα ανάρτησης του (των) κινητηρίου(ων) άξονα(αξόνων)
<i>2 + 1 άξονες</i>			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97
23	25	97	175
25	28	175	307
<i>2 + 2 άξονες</i>			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33	36	465	706
36	38	465	706
<i>2 + 3 άξονες</i>			
36	38	370	515
38	40	515	700
<i>3 + 2 άξονες</i>			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
<i>3 + 3 άξονες</i>			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

(*) Βλέπε υποσημείωση της προηγούμενης σελίδας.