



Βρυξέλλες, 28 Οκτωβρίου 2022
(OR. en)

13790/22

**Διοργανικός φάκελος:
2017/0115(CNS)**

**FISC 205
ECOFIN 1061
TRANS 658**

ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου
Αποδέκτης:	Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων / Συμβούλιο
Θέμα:	Σχέδιο οδηγίας για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ περί επιβολής τελών στα οχήματα που χρησιμοποιούν έργα οδικής υποδομής, όσον αφορά ορισμένες διατάξεις σχετικά με τη φορολόγηση των βαρέων φορτηγών οχημάτων - Πολιτική συμφωνία

I. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

1. Στις 31 Μαΐου 2017, η Επιτροπή δημοσίευσε την πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής, όσον αφορά ορισμένες διατάξεις σχετικά με τη φορολόγηση των οχημάτων¹.
2. Η Επιτροπή υπέβαλε την πρόταση μαζί με μια άλλη πρόταση για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ όσον αφορά τα διόδια και τα τέλη χρήσης² στο πλαίσιο της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα. Αυτές οι δύο προτάσεις έχουν από κοινού ως στόχο την προώθηση της επιβολής οδικών τελών που σχετίζονται με τη διανυθείσα απόσταση, προκειμένου να δοθούν κίνητρα για καθαρότερες και πιο αποδοτικές οδικές μεταφορές.
3. Η πρόταση σχετικά με τα διόδια και τα τέλη χρήσης αποσκοπούσε στη σταδιακή κατάργηση των χρονοεξαρτώμενων τελών («βινιέτες») και στην επέκταση της αρχής της τιμολόγησης της χρήσης του οδικού δικτύου σε περισσότερα οχήματα, με βάση απλούστερες και οικολογικότερες μεθόδους για τον υπολογισμό των οδικών τελών.

¹ Έγγρ. 10175/17.

² Έγγρ. 9672/17.

4. Στόχος της πρότασης σχετικά με τη φορολόγηση των οχημάτων ήταν να παράσχει στα κράτη μέλη μεγαλύτερο περιθώριο για μείωση της φορολόγησης των βαρέων φορτηγών οχημάτων μέσω της σταδιακής μείωσης των ελάχιστων φορολογικών συντελεστών που προβλέπονται στο παράρτημα της οδηγίας 1999/62/EK («οδηγία για την ευρωβινιέτα»).
5. Παρόλο που η οδηγία για την ευρωβινιέτα τροποποιήθηκε δύο φορές πριν από το 2017³, οι διατάξεις σχετικά με τη φορολόγηση των οχημάτων δεν τροποποιήθηκαν μετά την έκδοση της αρχικής οδηγίας το 1999, με αποτέλεσμα να απομειωθεί η αξία των ελάχιστων επιπέδων που περιλαμβάνονται στο παράρτημά της.
6. Στο διάστημα που μεσολάβησε, τα περισσότερα κράτη μέλη άρχισαν να επιβάλλουν τέλη στα βαρέα φορτηγά οχήματα ανάλογα με τη διανυθείσα απόσταση μέσω της καθιέρωσης διοδίων. Ωστόσο, εξακολουθούν να υποχρεούνται να επιβάλουν φόρους στα βαρέα φορτηγά οχήματα, οι οποίοι εκ φύσεως δεν αντιστοιχούν σε συγκεκριμένη χρήση των υποδομών.
7. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή των Περιφερειών γνωμοδότησε σχετικά με την πρόταση για τη φορολόγηση των οχημάτων στις 31 Ιανουαρίου 2018⁴, η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή στις 2 Μαρτίου 2018⁵, ενώ το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εξέδωσε ψήφισμα στις 4 Ιουλίου 2018⁶. Το σύνολο των κειμένων αυτών υποστηρίζουν τον στόχο της πρότασης της Επιτροπής.

II. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

8. Τον Σεπτέμβριο του 2017, υπό την εσθονική Προεδρία του Συμβουλίου, αποφασίστηκε να εξεταστούν ως δέσμη στην ομάδα «Χερσαίες μεταφορές» αμφότερες οι προτάσεις για την τροποποίηση της οδηγίας για την ευρωβινιέτα. Ως εκ τούτου, η πρόταση σχετικά με τη φορολόγηση των οχημάτων υποβλήθηκε στην εν λόγω ομάδα στις 23 Οκτωβρίου 2017. Στη συνέχεια, οι εργασίες επί της πρότασης διακόπηκαν εν αναμονή της επίτευξης προόδου όσον αφορά την πρόταση για τα διόδια και τα οδικά τέλη.

³ Με την οδηγία 2006/38/EK και την οδηγία 2011/76/EE.

⁴ Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής των Περιφερειών με θέμα «Η Ευρώπη σε κίνηση: προώθηση λύσεων απρόσκοπτης κινητικότητας», CDR3560/2017.

⁵ Γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, EESC-2017-2888.

⁶ Νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, σχετικά με πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/EK περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής, όσον αφορά ορισμένες διατάξεις σχετικά με τη φορολόγηση των οχημάτων, P8_TA(2018)0289.

9. Εν τω μεταξύ, οι συζητήσεις σχετικά με την πρόταση για τα διόδια και τα οδικά τέλη προχώρησαν στο στάδιο των τριμερών διαλόγων. Το 2021, η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων και η επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου επιβεβαίωσαν τη συμφωνία που επιτεύχθηκε κατά τους τριμερείς διαλόγους και στις 17 Ιανουαρίου 2022, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε τη θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση χωρίς τροπολογίες. Ακολούθως, η πράξη δημοσιεύτηκε στην Επίσημη Εφημερίδα στις 4 Μαρτίου 2022⁷.
10. Δεδομένου ότι η πρόταση σχετικά με τα οδικά τέλη έχει εγκριθεί ενώ η πρόταση σχετικά με τη φορολόγηση των βαρέων φορτηγών οχημάτων τελεί ακόμη υπό εξέταση, η τσεχική Προεδρία αποφάσισε την επανέναρξη των συζητήσεων σχετικά με την πρόταση στην ομάδα «Φορολογικά θέματα», έχοντας υπόψη αφενός τη νομική βάση της πρότασης (άρθρο 113 της ΣΛΕΕ) και αφετέρου το κύριο αντικείμενο της πρότασης (φορολόγηση). Η Προεδρία διοργάνωσε συνεδριάσεις της ομάδας «Φορολογικά θέματα» για την εξέταση της πρότασης στις 15 Σεπτεμβρίου και στις 7 Οκτωβρίου 2022.
11. Κατά την πρώτη συνεδρίαση, η Επιτροπή παρουσίασε την πρότασή της, τοποθετώντας την στο πλαίσιο της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα. Η υπό συζήτηση οδηγία είναι το μόνο σκέλος της που δεν έχει ακόμη εγκριθεί. Η Επιτροπή εξήγησε ότι η αποφυγή της διασυνοριακής επαναταξινόμησης οχημάτων για φορολογικούς λόγους εξασφαλίζεται με πράξεις της δέσμης μέτρων που εγκρίθηκαν το 2020, ήτοι την οδηγία για την απόσπαση οδηγών⁸, τον κανονισμό για τον χρόνο οδήγησης, τις περιόδους ανάπαυσης και τον ταχογράφο⁹ και τον κανονισμό για την πρόσβαση στην αγορά οδικών εμπορευματικών μεταφορών της ΕΕ¹⁰.

⁷ EE L 69 της 4.3.2022, σ. 1.

⁸ Οδηγία (ΕΕ) 2020/1057 για τη θέσπιση ειδικών κανόνων σχετικά με την οδηγία 96/71/ΕΚ και την οδηγία 2014/67/ΕΕ για την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών και την τροποποίηση της οδηγίας 2006/22/ΕΚ όσον αφορά τις απαιτήσεις επιβολής και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012, EE L 249 της 31.7.2020, σ. 49.

⁹ Κανονισμός (ΕΕ) 2020/1054 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα ανώτατα όρια για τον ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης, κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης, καθώς και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, όσον αφορά τον εντοπισμό μέσω ταχογράφων, EE L 249 της 31.7.2020, σ. 1.

¹⁰ Κανονισμός (ΕΕ) 2020/1055 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 και (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 με στόχο την προσαρμογή τους στις εξελίξεις στον τομέα των οδικών μεταφορών, EE L 249 της 31.7.2020, σ. 17.

12. Στη δεύτερη συνεδρίαση, η Επιτροπή παρέσχε επικαιροποιημένα στοιχεία για την αγορά οδικών εμπορευματικών μεταφορών καθώς και εξηγήσεις σχετικά με τα μέτρα που έχουν ληφθεί για την εξάλειψη των παράνομων επιχειρηματικών πρακτικών, διασφαλίζοντας ότι οι μεταφορείς είναι πράγματι εγκατεστημένοι στο κράτος μέλος στο οποίο ασκούν τις κύριες δραστηριότητές τους. Τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν δείχνουν ότι η μείωση των ελάχιστων συντελεστών για τη φορολόγηση των βαρέων φορτηγών οχημάτων θα είχε πολύ ελάχιστο αντίκτυπο στα κίνητρα μετεγκατάστασης των εταιρειών οδικών μεταφορών, πράγμα που θα μπορούσε να επηρεάσει τις φορολογικές βάσεις των κρατών μελών.
13. Επιπλέον, η τσεχική Προεδρία υπέβαλε συμβιβαστικό κείμενο τα κύρια χαρακτηριστικά του οποίου συνίστανται αφενός στη δυνατότητα να μειωθούν οι ελάχιστοι συντελεστές στο μηδέν από την έναρξη ισχύος της οδηγίας (απορρίπτοντας τη σταδιακή μείωση που πρότεινε η Επιτροπή) και αφετέρου στην προσθήκη αιτιολογικής σκέψης προκειμένου να καθυστερηθούν τα κράτη μέλη ως προς το ότι η μείωση των ελάχιστων συντελεστών τους παρέχει ευρεία διακριτική ευχέρεια να διατηρήσουν τους υφιστάμενους φορολογικούς τους συντελεστές για τα βαρέα φορτηγά οχήματα.
14. Τα περισσότερα κράτη μέλη υποδέχθηκαν ευνοϊκά και υποστήριξαν το συμβιβαστικό κείμενο της Προεδρίας και την εστίασή του στην εξασφάλιση της μεγαλύτερης δυνατής ευελιξίας. Ορισμένα κράτη μέλη εξέφρασαν ανησυχίες σχετικά με την έναρξη εφαρμογής της οδηγίας και την ευθυγράμμισή της με τη Συνθήκη για την ευρωβινιέτα, σχετικά με την ανάγκη διατήρησης του παραρτήματος I σε περίπτωση μείωσης των συντελεστών στο μηδέν, καθώς και σχετικά με πιθανές δημοσιονομικές επιπτώσεις ως αποτέλεσμα της πίεσης για μείωση των εθνικών συντελεστών όταν άλλα κράτη μέλη μειώσουν τους δικούς τους συντελεστές.
15. Κατόπιν τούτου, κατά τη συνεδρίαση της ομάδας «Φορολογικά θέματα» (υψηλού επιπέδου), η Προεδρία υπέβαλε αναθεωρημένο συμβιβαστικό κείμενο με σκοπό να ληφθούν υπόψη οι ανησυχίες των αντιπροσωπιών. Ειδικότερα, η έναρξη ισχύος αναβλήθηκε, ενώ προστέθηκε ρήτρα επανεξέτασης. Παρά την ευρεία υποστήριξη αυτού του κειμένου όπως εκφράστηκε κατά τη συνεδρίαση, ορισμένες αντιπροσωπίες δεν ήταν ακόμη σε θέση να άρουν τις επιφυλάξεις τους.
16. Ανταποκρινόμενη στις ανησυχίες που εκφράστηκαν, η Προεδρία αποφάσισε να τροποποιήσει την ημερομηνία εφαρμογής της οδηγίας μεταθέτοντάς την για την 1η Ιανουαρίου 2026 στο κείμενο του παραρτήματος του παρόντος σημειώματος.

III. ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ

17. Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων καλείται:

- να καταλήξει σε συμφωνία επί του κειμένου που παρατίθεται στο παράρτημα του παρόντος σημειώματος·
 - να εισηγηθεί στο Συμβούλιο να καταλήξει σε πολιτική συμφωνία επί του σχεδίου οδηγίας βάσει του συμβιβαστικού κειμένου της Προεδρίας που παρατίθεται στο παράρτημα του παρόντος σημειώματος.
-

2017/0115 (CNS)

Σχέδιο

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου¹¹,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹²,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με ειδική νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στη Λευκή Βίβλο της 28ης Μαρτίου 2011¹³, η Επιτροπή έθεσε ως στόχο τη μετάβαση προς την πλήρη εφαρμογή των αρχών «ο ρυπαίνων πληρώνει» και «ο χρήστης πληρώνει», ώστε να δημιουργηθούν έσοδα και να διασφαλιστεί η χρηματοδότηση μελλοντικών επενδύσεων στις μεταφορές.
- (2) Από τη φύση τους, τα ετήσια τέλη κυκλοφορίας βαρέων φορτηγών οχημάτων αποτελούν μη ανταποδοτικές πληρωμές που συνδέονται με το γεγονός ότι το όχημα είναι ταξινομημένο για λογαριασμό του φορολογούμενου κατά τη διάρκεια συγκεκριμένης περιόδου και, ως εκ τούτου, δεν αντιστοιχούν σε συγκεκριμένη χρήση των υποδομών. Για παρόμοιους λόγους, η φορολόγηση των βαρέων φορτηγών οχημάτων δεν είναι αποτελεσματική όσον αφορά την παροχή κινήτρων για καθαρότερες και πιο αποδοτικές μεταφορές ή τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης.

¹¹ ΕΕ C [...], της [...], σ. [...].

¹² ΕΕ C [...], της [...], σ. [...].

¹³ Λευκή Βίβλος της 28ης Μαρτίου 2011 «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» (COM(2011) 144 final).

- (3) Τα διόδια, τα οποία συνδέονται άμεσα με τη χρήση του οδικού δικτύου, αρμόζουν πολύ περισσότερο για την επίτευξη αυτών των στόχων. Σύμφωνα με το άρθρο 7α της οδηγίας 1999/62/EK, τα κράτη μέλη που επιβάλλουν διόδια μπορούν να προβλέπουν κατάλληλη αντιστάθμιση για τους εθνικούς μεταφορείς.
- (4) Η επιβολή φορολόγησης των βαρέων φορτηγών οχημάτων συνεπάγεται κόστος το οποίο μέχρι στιγμής επωμίζεται υποχρεωτικά ο κλάδος σε κάθε περίπτωση, ακόμη και αν τα διόδια εισπράττονται από τα κράτη μέλη. Ως εκ τούτου, η φορολόγηση βαρέων φορτηγών οχημάτων ενδέχεται να λειτουργήσει ως εμπόδιο στην καθιέρωση διοδίων.
- (5) Συνεπώς, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διαθέτουν μεγαλύτερο περιθώριο για μείωση της φορολόγησης βαρέων φορτηγών οχημάτων, ιδίως μέσω της μείωσης όλων των ελάχιστων φορολογικών συντελεστών που καθορίζονται στην οδηγία 1999/62/EK σε 0 EUR. Με την επιφύλαξη αυτής της δυνατότητας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι σε θέση να διατηρήσουν σε ισχύ τους τρέχοντες φόρους οχημάτων που επιβάλλονται στα βαρέα φορτηγά οχήματα, να αντικαταστήσουν τους φόρους αυτούς με άλλον ανάλογο ή να καταργήσουν τους φόρους αυτούς και να τους επαναφέρουν στη συνέχεια.
- (6) Η μείωση όλων των ελάχιστων φορολογικών συντελεστών που καθορίζονται στην οδηγία 1999/62/EK σε 0 EUR δεν επηρεάζει τη δυνατότητα των κρατών μελών να διατηρήσουν τους μειωμένους συντελεστές ή τις απαλλαγές που χορηγήθηκαν πριν από την έκδοση της παρούσας οδηγίας σε οποιοδήποτε βαρύ φορτηγό όχημα.
- (7) Δεδομένης της σημασίας που έχει η διασφάλιση της ομαλής λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει τη μείωση όλων των ελάχιστων φορολογικών συντελεστών που καθορίζονται στην οδηγία 1999/62/EK έως την 1η Ιανουαρίου 2030.
- (8) Επομένως, η οδηγία 1999/62/EK θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 1999/62/EK τροποποιείται ως εξής:

- (1) Ο τίτλος του Κεφαλαίου II αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«Φορολόγηση των βαρέων φορτηγών οχημάτων»

(2) Το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

α) [...] Η παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:

(i) [...] η εισαγωγική πρόταση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Οι φόροι επί των οχημάτων που επιβάλλονται στα βαρέα φορτηγά οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 1 στοιχείο α) είναι οι ακόλουθοι:»

(ii) η περίπτωση που αφορά την Κροατία αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«— Κροατία:

godišnja naknada za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila, posebna naknada za okoliš na vozila na motorni pogon.»

(iii) η περίπτωση που αφορά τη Σλοβακία αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«— Σλοβακία:

daň z motorových vozidiel.»

(iv) η περίπτωση που αφορά το Ηνωμένο Βασίλειο διαγράφεται:

β) Η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Τα κράτη μέλη που αντικαθιστούν έναν από τους φόρους που απαριθμούνται στην παράγραφο 1 με άλλον ανάλογο ή καταργούν φόρο που απαριθμείται στην παράγραφο 1 και στη συνέχεια θεσπίζουν άλλον ανάλογο, ενημερώνουν την Επιτροπή, η οποία, κατά περίπτωση, υποβάλλει νομοθετική πρόταση για την επικαιροποίηση του άρθρου 3 παράγραφος 1.»

γ) Προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«3. Οποιαδήποτε και εάν είναι η διάρθρωση των φόρων που αναφέρονται ανωτέρω, τα κράτη μέλη μπορούν να καθορίζουν τους συντελεστές του φόρου αυτού για κάθε κατηγορία ή υποκατηγορία οχημάτων που αναφέρεται στο παράρτημα I, σύμφωνα με το ελάχιστο όριο που προβλέπεται στο παράρτημα I»

- (3) Το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

1. Έως την 1η Ιανουαρίου 2030, η Επιτροπή αξιολογεί την εφαρμογή και τον αντίκτυπο των διατάξεων της παρούσας οδηγίας σχετικά με τη φορολόγηση των βαρέων φορτηγών οχημάτων. Η εν λόγω αξιολόγηση επικεντρώνεται στην ανάλυση του αντικτύπου των εν λόγω διατάξεων στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

2. Με βάση την εν λόγω αξιολόγηση, η Επιτροπή υποβάλλει, κατά περίπτωση, νομοθετική πρόταση για την ανάλογη τροποποίηση των σχετικών διατάξεων της παρούσας οδηγίας.»
[...]

- (4) Στο άρθρο 7, η παράγραφος 9 στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) οποιοδήποτε όχημα εμπίπτει στις κατωτέρω προϋποθέσεις:

(i) χρησιμοποιείται για σκοπούς της εθνικής ή πολιτικής άμυνας, από τις πυροσβεστικές και άλλες υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης και από την αστυνομία, ή χρησιμοποιείται για τη συντήρηση των οδών, ή·

(ii) κυκλοφορεί περιστασιακά και μόνο σε δημόσιες οδούς του κράτους μέλους στο οποίο έχει εκδοθεί η άδεια κυκλοφορίας και χρησιμοποιείται από φυσικά ή νομικά πρόσωπα, των οποίων η κύρια δραστηριότητα δεν είναι η μεταφορά εμπορευμάτων, υπό τον όρο ότι οι πραγματοποιούμενες από το όχημα αυτό μεταφορές δεν συνεπάγονται στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, και με την επιφύλαξη της σύμφωνης γνώμης της Επιτροπής, ή·

(iii) χρησιμοποιείται από άτομα με αναπηρία ή ανήκει σε αυτά· και»·

- (5) Το παράρτημα I της οδηγίας 1999/62/EK αντικαθίσταται από το κείμενο που εμφανίζεται στο παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία έως τις [...] **31 Δεκεμβρίου 2025**. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την παραπομπή αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής αυτής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εθνικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.
3. Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν την παρούσα οδηγία από την [...] **1η Ιανουαρίου 2026**.

Άρθρο 3

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

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος / Η Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΙ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΦΑΡΜΟΖΟΝΤΑΙ ΣΤΑ ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

Μηχανοκίνητα οχήματα			
Αριθμός αξόνων και μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος (σε τόνους)		Ελάχιστος φορολογικός συντελεστής (σε ευρώ/έτος)	
Τουλάχιστον	Μικρότερο των	Ανάρτηση πεπιεσμένου αέρα ή σύστημα αναγνωρισμένο ως ισοδύναμο στον ή στους κινητήριους άξονες ¹⁴	Άλλα συστήματα ανάρτησης στον ή στους κινητήριους άξονες
Διαξονικά			
12	13	0	0
13	14	0	0
14	15	0	0
15	18	0	0
Τριαξονικά			
15	17	0	0
17	19	0	0
19	21	0	0
21	23	0	0
23	25	0	0
25	26	0	0

¹⁴ Ανάρτηση αναγνωρισμένη ως ισοδύναμη κατά τον ορισμό του παραρτήματος II της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 59).

Τετραξονικά			
23	25	0	0
25	27	0	0
27	29	0	0
29	31	0	0
31	32	0	0

ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (ΑΡΘΡΩΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΟΔΙΚΟΙ ΣΥΡΜΟΙ)			
Αριθμός αξόνων και μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος (σε τόνους)		Ελάχιστος φορολογικός συντελεστής (σε ευρώ/έτος)	
Τουλάχιστον	Μικρότερο των	Ανάρτηση πεπιεσμένου αέρα ή σύστημα αναγνωρισμένο ως ισοδύναμο στον ή στους κινητήριους άξονες ¹⁵	Άλλα συστήματα ανάρτησης στον ή στους κινητήριους άξονες

¹⁵Ανάρτηση αναγνωρισμένη ως ισοδύναμη κατά τον ορισμό του παραρτήματος II της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 59).

2 + 1 άξονες			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	0
18	20	0	0
20	22	0	0
22	23	0	0
23	25	0	0
25	28	0	0
2 + 2 άξονες			
23	25	0	0
25	26	0	0
26	28	0	0
28	29	0	0
29	31	0	0
31	33	0	0
33	36	0	0
36	38	0	0

2 + 3 άξονες			
36	38	0	0
38	40	0	0
3 + 2 άξονες			
36	38	0	0
38	40	0	0
40	44	0	0
3 + 3 άξονες			
36	38	0	0
38	40	0	0
40	44	0	0

»