ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΜΕΙΚΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΟΥ ΕΟΧ

αριθ. 5/2002

της 1ης Φεβρουαρίου 2002

για την τροποποίηση του παραρτήματος XIII (Μεταφορές) της συμφωνίας για τον ΕΟΧ

Η ΜΕΙΚΤΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΟΥ ΕΟΧ,

'Εχοντας υπόψη τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο προσαρμογής της συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, εφεξής «η συμφωνία», και ιδίως το άρθρο 98,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Το παράρτημα XIII της συμφωνίας τροποποιήθηκε με την απόφαση αριθ. 158/2001 της Μεικτής Επιτροπής του ΕΟΧ της 11ης Δεκεμβρίου 2001 ([1]).

(2) Η οδηγία 93/89/ΕΟΚ του Συμβουλίου, 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 ([2]), ενσωματώθηκε στη συμφωνία με την απόφαση αριθ. 7/94 της Μεικτής Επιτροπής του ΕΟΧ ([3]).

(3) Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ακύρωσε την οδηγία 93/89/ΕΟΚ στις 5 Ιουλίου 1995.

(4) Τα αποτελέσματα της οδηγίας 93/89/ΕΟΚ διατηρήθηκαν στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες μέχρι την έκδοση νέας οδηγίας από το Συμβούλιο.

(5) Στο πλαίσιο αυτό, υιοθετήθηκε η οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής ([4]).

(6) Η οδηγία 1999/62/ΕΚ πρέπει να ενσωματωθεί στη συμφωνία.

(7) Επομένως, η οδηγία 93/89/ΕΟΚ πρέπει να διαγραφεί από τη συμφωνία.

(8) Λόγω των ιδιαιτεροτήτων του οδικού δικτύου της, η Νορβηγία έχει την ευχέρεια να επιβάλλει διόδια και τέλη χρήσης στα οχήματα που χρησιμοποιούν περισσότερες κατηγορίες οδών από εκείνες που προβλέπει η οδηγία.

(9) Η Ελβετία έχει καθιερώσει από την 1η Ιανουαρίου 2001 τέλος βαρέων φορτηγών οχημάτων (διόδια) σε ολόκληρο το οδικό δίκτυό της, όπως αναφέρεται στη συμφωνία με την Ευρωπαϊκή Κοινότητα για τις χερσαίες μεταφορές που υπεγράφη στις 21 Ιουνίου 1999. Το τέλος αυτό εισπράττεται στους μεθοριακούς σταθμούς με βάση τα χιλιόμετρα που έχουν διανυθεί και τα χαρακτηριστικά του οχήματος.

([1]) ΕΕ L 65 της 7.3.2002, σ. 36.
([2]) ΕΕ L 279 της 12.11.1993, σ. 32.
([3]) ΕΕ L 160 της 28.6.1994, σ. 1.
([4]) ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42.

(10) Δυνάμει της συνθήκης τελωνειακής ένωσης με την Ελβετία, το Λιχτενστάιν δεν έχει μεθοριακούς σταθμούς στα σύνορά του με την Ελβετία. Για να διατηρηθεί η ελεύθερη διέλευση στα σύνορα αυτά, το Λιχτενστάιν καθιέρωσε, την 1η Ιανουαρίου 2001 επίσης, τέλος βαρέων φορτηγών οχημάτων (διόδια) στο σύνολο του οδικού δικτύου του δυνάμει της διμερούς συμφωνίας μεταξύ του Λιχτενστάιν και της Ελβετίας και του εθνικού δικαίου του. Το τέλος αυτό αντιστοιχεί στο ελβετικό τέλος βαρέων φορτηγών οχημάτων.

(11) Η οδηγία 1999/62/ΕΚ [άρθρο 7 παράγραφος 2 στοιχείο α)] επιτρέπει να επιβάλλονται τέλη (διόδια) για τη χρησιμοποίηση της ανωτάτης κατηγορίας οδών σε κράτος μέλος στο οποίο δεν υπάρχει γενικό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων. Επομένως, δεδομένου ότι το Λιχτενστάιν δεν διαθέτει γενικό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων, μπορεί να επιβάλλει τέλη (διόδια) στην ανώτατη κατηγορία οδών του.

(12) Ωστόσο, δεν είναι δυνατό να καθοριστούν τα χιλιόμετρα που διανύονται στο Λιχτενστάιν στην ανώτατη κατηγορία οδών.

(13) Σύμφωνα με την οδηγία 1999/62/ΕΚ (άρθρο 7 παράγραφος 9), τα τέλη (διόδια) πρέπει να βασίζονται στο κόστος των έργων υποδομής.

(14) Τα τέλη βαρέων φορτηγών οχημάτων έχουν καθοριστεί με βάση το ελβετικό κόστος των έργων υποδομής, το οποίο είναι διαφορετικό από το κόστος των έργων υποδομής του Λιχτενστάιν.

(15) Επομένως, το τέλος βαρέων φορτηγών οχημάτων θα πρέπει να προσαρμοστεί για να είναι σύμφωνο με την οδηγία 1999/62/ΕΚ για τους σκοπούς της εφαρμογής του στο Λιχτενστάιν.

(16) Για λόγους απλούστευσης, η προσαρμογή αυτή του τέλους βαρέων φορτηγών οχημάτων θα πρέπει να είναι σφαιρική και, επομένως, να έχει τη μορφή κατ' αποκοπή μείωσης του αριθμού των χιλιομέτρων που λαμβάνονται υπόψη για τον υπολογισμό του τέλους που εισπράττεται στο Λιχτενστάιν,

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ:

Άρθρο 1

Το σημείο 18α του παραρτήματος XIII της συμφωνίας αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**399 L 0062**: Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42).

Για τους σκοπούς της παρούσας συμφωνίας, οι διατάξεις της οδηγίας προσαρμόζονται ως εξής:

α) Στο άρθρο 3 παράγραφος 1 της συμφωνίας προστίθεται το ακόλουθο κείμενο:

"— Ισλανδία: Þungaskattur,

— Λιχτενστάιν: Motorfahrzeugsteuer,

— Νορβηγία: Vektårsavgift."

β) Στην περίπτωση που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1, όσον αφορά τα κράτη της ΕΖΕΣ, αντί για "Επιτροπή" διάβαζε "Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ".

γ) Όσον αφορά τα κράτη της ΕΖΕΣ, το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

"Τα κράτη της ΕΖΕΣ εξακολουθούν να εφαρμόζουν τις ισχύουσες διατάξεις τους που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 ώστε να αποφευχθεί η στρέβλωση του ανταγωνισμού, δηλαδή έτσι ώστε, για κάθε κατηγορία ή υποκατηγορία οχημάτων που αναφέρεται στο παράρτημα Ι της οδηγίας, το ποσό του φόρου να μην είναι μικρότερο από το ελάχιστο όριο που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα.

Με την επιφύλαξη του άρθρου 6 της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου (*), τα κράτη ΕΖΕΣ δεν μπορούν να επιτρέπουν απαλλαγές ή μειώσεις των φόρων που αναφέρονται στο άρθρο 3, οι οποίες θα μπορούσαν να προκαλέσουν στρέβλωση του ανταγωνισμού, δηλαδή να μειώσουν το ποσό του επιβαλλομένου φόρου κάτω από το ελάχιστο όριο που αναφέρεται στο προηγούμενο εδάφιο.

(*) ΕΕ L 368 της 17.12.1992, σ. 38.”

δ) Στο τέλος του άρθρου 7 παράγραφος 2 στοιχείο α) προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

“Στην περίπτωση της Νορβηγίας, τα διόδια και τα τέλη χρήσης μπορούν επίσης να επιβάλλονται σε ορισμένες δευτερεύουσες οδούς. Στην περίπτωση του Λιχτενστάιν, τα διόδια και τα τέλη χρήσης μπορούν να επιβάλλονται στην ανώτατη κατηγορία οδών, σύμφωνα με τις διατάξεις του δεύτερου και τρίτου εδαφίου της παραγράφου 9.”

ε) Στο άρθρο 7 παράγραφος 2 στοιχείο β) προστίθεται το ακόλουθο κείμενο:

“'Οσον αφορά τα κράτη της ΕΖΕΣ, οι προηγούμενες διαβουλεύσεις που αναφέρονται παραπάνω διεξάγονται από την Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ.”

στ) Στο τέλος του άρθρου 7 παράγραφος 9 προστίθεται το ακόλουθο κείμενο:

“Από την 1η Ιανουαρίου 2001, το Λιχτενστάιν μπορεί να εισπράττει διόδια (τέλος βαρέων φορτηγών οχημάτων) στο επίπεδο που καθορίζεται στην Ελβετία για την ίδια κατηγορία οχημάτων και σύμφωνα με το ίδιο σύστημα που εφαρμόζεται στην Ελβετία. Αρχής γενομένης από την έναρξη ισχύος της παρούσας απόφασης, ο αριθμός των χιλιομέτρων που λαμβάνονται υπόψη για τον υπολογισμό του τέλους ισοδυναμεί με το συνολικό αριθμό χιλιομέτρων που έχουν διανυθεί μείον τρία χιλιόμετρα για κάθε διέλευση των συνόρων μεταξύ του Λιχτενστάιν και της Αυστρίας στο Schaanwald/Tisis.

Αν ο όγκος της κυκλοφορίας στο μεθοριακό σταθμό Schaanwald/Tisis αυξηθεί δυσανάλογα σε σχέση με τους άλλους μεθοριακούς σταθμούς της περιοχής λόγω εκτροπής της κίνησης, το Λιχτενστάιν, μετά από διαβουλεύσεις με τη Μεικτή Επιτροπή και την έγκριση αυτής, μπορεί να μειώσει την αφαίρεση τριών χιλιομέτρων στα σύνορα Schaanwald/Tisis.”»

'Αρθρο 2

Τα κείμενα της οδηγίας 1999/62/ΕΚ στην ισλανδική και νορβηγική γλώσσα, τα οποία δημοσιεύονται στο συμπλήρωμα ΕΟΧ της *Επίσημης Εφημερίδας των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, είναι αυθεντικά.

'Αρθρο 3

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει στις 2 Φεβρουαρίου 2002, υπό την προϋπόθεση ότι έχουν πραγματοποιηθεί προς τη Μεικτή Επιτροπή του ΕΟΧ όλες οι κοινοποιήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 103 παράγραφος 1 της συμφωνίας (*).

'Αρθρο 4

Η παρούσα απόφαση δημοσιεύεται στο τμήμα ΕΟΧ και στο συμπλήρωμα ΕΟΧ της *Επίσημης Εφημερίδας των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Βρυξέλλες, 1 Φεβρουαρίου 2002.

Για τη Μεικτή Επιτροπή ΕΟΧ

Ο Πρόεδρος

P. Westerlund

(*) Δεν έχουν αναφερθεί συνταγματικές υποχρεώσεις.