



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 9. juuni 2017
(OR. en)

Institutsioonidevaheline
dokument:
2017/0115 (CNS)

10175/17
ADD 4

FISC 136
TRANS 263
IA 104

ETTEPANEK

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Jordi AYET PUIGARNAU, direktor
Kättesaamise kuupäev:	1. juuni 2017
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	SWD(2017) 181 final
Teema:	KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT MÕJUHINNANGU KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE <i>Lisatud dokumendile:</i> Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest ja Ettepanek: nõukogu direktiiv millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ (raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest) teatavaid mootorsõidukite maksustamist käsitlevaid sätteid

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument SWD(2017) 181 final.

Lisatud: SWD(2017) 181 final

Brüssel, 31.5.2017
SWD(2017) 181 final

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT
MÕJUHINNANGU KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

Lisatud dokumendile:

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest

ja

Ettepanek: nõukogu direktiiv millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ (raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest) teatavaid mootorsõidukite maksustamist käsitlevaid sätteid

{COM(2017) 275 final}
{SWD(2017) 180 final}

Kommenteeritud kokkuvõte
Mõjuhinngang direktiivi 1999/62/EÜ läbivaatamise kohta
A. Vajadus meetmete järele
Mis on probleem ja miks on tegemist ELi tasandi probleemiga?
Käsitletakse nelja probleemi. <ol style="list-style-type: none"> 1. Maanteedtransport põhjustab 17% ELi CO₂-heitest ning vähese heitega ja heitevabade sõidukite kasutuselevõttust ei piisa 2030. aasta kliima- ja energiaeesmärkide täitmiseks. 2. ELi teede kvaliteet on langemas vähenevate taristuinvesteeringute ja edasi lükkunud hoolduskavade tõttu, mis ei võta arvesse pikaajalist majanduslikku mõju. 3. Mõned liikmesriigid on võtnud kasutusele ajapõhised tasud (teemaksukleebised), mis diskrimineerivad juhuslikke välismaiseid sõidukijuhte. 4. Maanteed sõidukite põhjustatav õhusaaste ja ummikud on ühiskonnale oluline kulu. <p>Kõik need probleemid saaks lahendada teede õiglase ja tõhusa maksustamise abil. Teemaksude kohaldamine ELis on aga puudulik ja killustatud ning ei peegelda eriti teekasutuse tegelikku maksumust.</p>
Mis tuleks saavutada?
Eesmärk on soodustada säästvat ja tasakaalustatud maanteedtransporti, kohaldades rohkem põhimõtteid „kasutaja maksab“ ja „saastaja maksab“. <ol style="list-style-type: none"> 1. Aidata vähendada transpordisektori CO₂-heidet hinnakujunduse abil. 2. Tagada maanteed piisav kvaliteet. 3. Tagada, et teemaksu kogumise süsteemidega ei diskrimineeritaks mitteresidentide sõidukijuhte. 4. Kasutada teede maksustamist kui tõhusat vahendit õhusaaste ja liiklusummikute vähendamiseks.
Milline on ELi tasandil meetmete lisaväärtus (subsidiarsus)?
CO ₂ -heited on globaalne probleem, mis nõuab kooskõlastatud jõupingutusi kõigil tasanditel. Mitteresidentide sõidukijuhtide diskrimineerimise probleem on olemuslikult piiriülene ja seda saab lahendada üksnes riigiülel tasandil. Teede kvaliteedi halvenemine, õhusaaste ja ummikud omavad nii kohalikku kui ka kogu ELi hõlmavat mõju. Liikmesriikide meetmete kooskõlastamine on vajalik selleks, et tagada inimeste ja kaupade vaba liikumine Euroopa Liidus.
B. Lahendused
Millised on erinevad võimalused eesmärkide saavutamiseks? Kas on olemas eelistatud valikuvariant? Kui ei, siis miks?
Poliitikavariandid erinevad sekkumise määra poolest, ulatudes suhteliselt leebest kuni ulatusliku sekkumiseni. <p>Poliitikavariandi 1 kõige olulisemaid meetmed on lihtsustada kehtivaid sätteid ning laiendada määruse kohaldamisala bussidele ja mittediskrimineerimise sätteid kergsõidukitele.</p> <p>Poliitikavariand 2 põhineb 1. variandil ja sellega nähakse ette maksude diferentseerimine CO₂-heite koguste puhul ning teemaksukleebise järkjärguline kaotamine raskeveokite (raskete kaubaveokite ja busside) jaoks, soodustades seejuures vahemaapõhiste tasude kasutuselevõttu.</p> <p>Poliitikavariand 3, millel on kaks võimalust, sisaldab täiendavaid meetmeid sõiduautode ja kaubikute kohta, käsitledes ummikuid linnade vahel (3a ja 3b) ning CO₂ ja saasteainete heidet, diferentseerides teemaksud ja kasutusmaksud kergsõidukitele (poliitikavariand 3b).</p> <p>Poliitikavariandiga 4 kaotatakse järk-järgult teemaksukleebised kõigi sõidukite puhul ning kehtestatakse väliskulude maksustamine raskeveokitele.</p> <p>Eelistatud poliitikavariand on 3b. Poliitikavariand 4 oleks eesmärkide saavutamisel tõhusam, kuid sellega kaasneksid suuremad kulud. Olenevalt poliitilisest otsusest võib mõned poliitikavariandi 4 meetmed lisada poliitikavariandile 3b, tagades piisavalt pika üleminekuperioodi, et võimaldada järkjärgulist kohandamist ja kulude jaotamist.</p>
Millised on erinevate sidusrühmade seisukohad? Kes millist varianti toetab?
Poliitikavariandi 1 toetavad üldiselt sidusrühmad, kuigi osa liikmesriike on vastu teedekvaliteeti käsitlevatele meetmetele. Vähesed heitega sõidukite kasutuse edendamist (poliitikavariand 2) toetatakse laialdaselt, kuigi mõni

liikmesriik ei ole rahul raskete kaubaveokite teemaksukleebiste järkjärgulise kasutuselt kõrvaldamisega. Ummikumaksude rakendamisse (poliitikavariant 3) suhtutakse mõningase skepsisega, kuid sidusrühmad on ühel meelel, et kui sellised maksud kasutusele võetakse, tuleks neid rakendada kõigi sõidukite suhtes. Poliitikavariant 4 ei leidnud palju poolehoidu, sest sellega kaasnevad märkimisväärsed kohustused liikmesriikide jaoks.

C. Eelistatud poliitikavariandi mõju

Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel juhul peamiste poliitikavariantide) eelised?

Poliitikavariandiga 3b saavutatakse järgmised tulemused:

- ummikutest tulenevaid kulusid vähendatakse 2030. aastaks 9 miljardi euro võrra, teemaksudest saadaks 10 miljardit eurot lisatulu aastas ja teedesse tehtavaid investeeringuid suurendatakse 25 % võrra;
- oluliselt vähendatakse CO₂, NO_x ja tahkete osakeste heidet;
- parandatakse rahvatervist ning vähendatakse õhusaastest ja õnnetustest tulenevaid kulusid (0,37 miljardi euro võrra 2030. aastaks);
- pandaks alus kuni 208 000 uue töökoha loomisele ning täiendavale kasule, mis moodustab 0,19 % SKP-st, ning
- aidatakse kaasa kõigi ELi elanike võrdsel kohtlemisele lühikese tähtajaga teemaksukleebiste hinna vähendamise kaudu poole võrra.

Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel juhul peamiste poliitikavariantide) eelised?

Kaubaveoga seotud kulud võivad suureneda 1,1 % võrra, samas kui reisijateveo kulud ei muutu. Ametiasutused peavad kandma uute teemaksusüsteemide kasutuselevõtu või olemasolevate süsteemide laiendamise kulud asjaomastes liikmesriikides (ühikordne investering kogumaksumusega 1,2–1,4 miljardit eurot) ning käitamiskulud, mis moodustavad 168–200 miljonit eurot aastas. Teemaksude laiendamine teedevõrgu uutesse osadesse ja nende kohaldamine uute kasutajarühmade suhtes võib suurendada nõuete täitmisega seotud kulusid teede kasutajate jaoks 198–228 miljoni euro võrra aastas.

Milline on mõju VKEdele ja konkurentsivõimele?

Peaaegu kõik veoettevõtjad on VKEd. Teemaksude laiem kasutuselevõtt suurendaks nende jaoks nõuete täitmisega seotud kulusid; samas kanduks suurem osa lisakuludest üle klientidele, mis tähendab, et hinnatõus oleks marginaalne (vähem kui 0,25 %). Osa hinnatõusust võidakse kompenseerida sõidukimaksude vähendamise võimalust kasutades.

Suuremad investeeringud taristusse mõjutaks positiivselt ehitussektorit.

Kas on ette näha märkimisväärsed mõju riigieelarvetele ja ametiasutustele?

Avalik sektor saab kasu lisatuludest, mille saamiseks tuleb teha investeeringuid uute elektrooniliste teemaksusüsteemide kasutuselevõtuks ja käitamiseks. Netomõju liikmesriikide eelarvetele võib ulatuda ligikaudu 10 miljardi euro suuruse lisatuluni aastas.

Kas on oodata muud olulist mõju?

Eeldatavasti väheneb üsna märkimisväärselt (1,3 % võrra) diislikütuse tarbimine.

Proportsionaalsus

Kõnealune algatus aitaks üksnes eesmärkide saavutamisele kaasa. Tegu ei ole teemaksude kohaldamise kohustuslikuks muutmisega, vaid riikide meetmete koordineerimise ja soodustamisega. Liikmesriikide, äriühingute ja elanike jaoks algatusega kaasnevad kulud on väikesed võrreldes potentsiaalse kasuga. Seega ei ületa algatus kindlakstehtud probleemide lahendamiseks ja eesmärkide saavutamiseks vajalikke piire.

D. Järeelmeetmed

Millal poliitika läbi vaadatakse?

Komisjon hindab uusi õigusnorme 2025. aastal.