



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 9. kesäkuuta 2017
(OR. en)

Toimielinten välinen asia:
2017/0115 (CNS)

10175/17
ADD 4

FISC 136
TRANS 263
IA 104

EHDOTUS

Lähtettäjä:	Euroopan komission pääsihteerin puolesta Jordi AYET PUIGARNAU, johtaja
Saapunut:	1. kesäkuuta 2017
Vastaanottaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin
Kom:n asiak. nro:	SWD(2017) 181 final
Asia:	KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTEN ARVIOINNISTA Oheisasiakirja Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta ja ehdotus neuvoston direktiiviksi verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annettua direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta tiettyjen ajoneuvoveroa koskevien säännösten osalta

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja SWD(2017) 181 final.

Liite: SWD(2017) 181 final



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 31.5.2017
SWD(2017) 181 final

KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA

TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTEN ARVIOINNISTA

Oheisasiakirja

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta
ja
ehdotus neuvoston direktiiviksi verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta tiettyjen ajoneuvoveroa koskevien säännösten osalta

{COM(2017) 275 final}

{SWD(2017) 180 final}

Vaikutustenarvioinnin tiivistelmä

Vaikutustenarviointi direktiivin 1999/62/EY tarkistamisesta

A. Toimenpiteen tarve

Mikä on ongelma ja miksi se on ongelma EU:n tasolla?

Ehdotuksessa käsitellään neljää ongelmaa:

1. Maantiiliikenne tuottaa 17 prosenttia EU:n hiilidioksidipäästöistä, eikä vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen käyttöönotto etene riittävän nopeasti, jotta vuodelle 2030 asetetut ilmasto- ja energiavoitteet voitaisiin saavuttaa.
2. EU:n tiet rappeutuvat, koska infrastruktuuri-investoinnit pienenevät ja teiden kunnossapidosta tingitään ottamatta huomioon pitkän aikavälin taloudellisia vaikutuksia.
3. Joissain jäsenvaltioissa on otettu käyttöön aikaperusteisia maksuja (vinjettejä), jotka syrjivät satunnaisia ulkomaisia käyttäjiä.
4. Tieliikenteen ajoneuvoista johtuva ilman pilaantuminen ja ruuhkat aiheuttavat merkittäviä kustannuksia yhteiskunnalle.

Kaikkiin näihin ongelmiin voidaan puuttua tasapuolisilla ja tehokkailla tiemaksuilla. Tietulleja sovelletaan kuitenkin EU:ssa epätäydellisesti ja hajanaisesti, eivätkä ne juurikaan vastaa teiden käytön todellisia kustannuksia.

Mitä olisi saavutettava?

Tavoitteena on edistää kestävästä ja oikeudenmukaista tieliikennettä laajentamalla 'saastuttaja maksaa'- ja 'käyttäjä maksaa'-periaatteiden soveltamista:

1. edistetään liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä maksujen avulla;
2. edistetään teiden riittävää laatua;
3. varmistetaan, ettei tiemaksujärjestelmissä syrjitä ulkomaisia käyttäjiä; ja
4. käytetään tiemaksuja tehokkaana välineenä ilman pilaantumisen ja ruuhkien vähentämiseen.

Mitä lisäarvoa saadaan toimenpiteen toteuttamisesta EU:n tasolla (toissijaisuusperiaate)?

Suuret hiilidioksidipäästöt ovat maailmanlaajuinen ongelma, joka edellyttää keskitettyjä toimia kaikilla tasoilla. Ulkomaisten käyttäjien syrjintä on luonteeltaan rajat ylittävä ongelma, ja se voidaan ratkaista vain ylikansallisella tasolla. Teiden rappeutumisella, ilman pilaantumisen ja ruuhkilla on sekä paikallisia että EU:n laajuisia vaikutuksia. Ihmisten ja tavaroiden vapaan liikkuvuuden varmistaminen kaikkialla unionissa edellyttää kansallisten toimien koordinoitua.

B. Ratkaisut

Millä vaihtoehdoilla tavoitteet saavutettaisiin? Onko jokin vaihtoehto arvioitu parhaaksi? Jos ei ole, miksi ei?

Toimintavaihtoehdot poikkeavat toisistaan toiminnan laajuuden suhteen ja vaihtelevat suhteellisen kevyistä toimista raskaisiin.

Toimintavaihtoehtoon 1 sisältyvät tärkeimmät toimenpiteet ovat voimassa olevien säännösten yksinkertaistaminen sekä soveltamisalan laajentaminen linja-autoihin ja syrjimättömyyssäännösten osalta kevyisiin ajoneuvoihin.

Toimintavaihtoehto 2 rakentuu vaihtoehdolle 1, ja siinä otetaan käyttöön maksujen porrastus hiilidioksidipäästöjen perusteella. Raskaiden ajoneuvojen (raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ja linja-autojen) vinjetit poistetaan käytöstä samalla kun kannustetaan matkaperusteisten maksujen käyttöönottoon.

Toimintavaihtoehdosta 3 on kaksi muunnosta. Siihen sisältyy henkilöautoja ja pakettiautoja koskevia lisätoimenpiteitä, joilla puututaan kaupunkien välisiin ruuhkiin (3a ja 3b) sekä hiilidioksi- ja epäpuhkauspäästöihin porrastamalla kevyiden ajoneuvojen tietullit ja käyttäjämaksut (3b)

Toimintavaihtoehdossa 4 poistetaan käytöstä vinjetit kaikilta ajoneuvoilta ja sallitaan ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun periminen raskailta ajoneuvoilta.

Parhaana pidetty toimintavaihtoehto on 3b. Tavoitteet voitaisiin saavuttaa paremmin toimintavaihtoehdolla 4, mutta sen kustannukset ovat suuremmat. Poliittisesta päätöksestä riippuen joitain toimintavaihtoehdon 4

toimenpiteitä voitaisiin lisätä toimintavaihtoehtoon 3b riittävän pitkällä siirtymäajalla, joka mahdollistaa asteittaisen mukauttamisen ja kustannusten jakamisen pidemmälle aikavälille.

Mitkä ovat sidosryhmien näkemykset? Mitkä toimijat kannattavat mitäkin vaihtoehtoa?

Sidosryhmät kannattavat yleisesti toimintavaihtoehtoa 1, joskin eräät jäsenvaltiot vastustavat teiden laatua koskevia toimenpiteitä. Vähäpäästöisten ajoneuvojen edistämistä (vaihtoehto 2) tuetaan laajasti, mutta muutamat jäsenvaltiot vastustavat raskaiden ajoneuvojen vinjettien poistamista käytöstä. Ruuhkamaksuja koskeviin toimenpiteisiin (vaihtoehto 3) suhtaudutaan varauksellisesti, mutta sidosryhmät ovat yhtä mieltä siitä, että jos maksut toteutetaan, niitä olisi sovellettava kaikkiin ajoneuvoihin. Toimintavaihtoehtoon 4 suhtaudutaan varauksellisesti, koska se sisältää vahvoja sitoumuksia jäsenvaltiolle.

C. Parhaaksi arvioidun vaihtoehdon vaikutukset
Mitkä ovat parhaaksi arvioidun vaihtoehdon hyödyt (jos parhaaksi arvioitua vaihtoehtoa ei ole, päävaihtoehtojen hyödyt)?
<p>Toimintavaihtoehto 3b</p> <ul style="list-style-type: none"> vähentäisi ruuhkien aiheuttamia kustannuksia 9 miljardia euroa vuoteen 2030 mennessä sillä edellytyksellä, että tietulleista saadut lisätulot ovat 10 miljardia euroa vuodessa, ja auttaisi lisäämään tieinvestointeja 25 prosentilla; vähentäisi merkittävästi hiilidioksidi-, typenoksidi- ja hiukkaspäästöjä; parantaisi kansanterveyttä ja vähentäisi ilman pilaantumisen ja onnettomuuksien aiheuttamia kustannuksia (0,37 miljardia euroa vuoteen 2030); mahdollistaisi jopa 280 000 uuden työpaikan luomisen ja tuottaisi lisähyötyjä 0,19 prosenttia BKT:sta; edistäisi EU:n kansalaisten tasapuolista kohtelua puolittamalla lyhytaikaisten vinjettien hinnan.
Onko parhaaksi arvioidusta vaihtoehdosta kustannuksia? Jos on, mitkä ovat sen pääasialliset kustannukset?
<p>Tavaraliikenteen kustannukset nousisivat 1,1 prosenttia, kun taas matkustajaliikenteen kustannukset säilyisivät ennallaan. Viranomaisille koituihin kustannuksiin sisältyvät uusien tietullijärjestelmien käyttöönotto tai olemassa olevien järjestelmien laajentaminen asianomaisissa jäsenvaltioissa (kertaluonteiset investoinnit yhteensä 1,2–1,4 miljardia euroa) sekä käyttökustannukset 168–200 miljoonaa euroa vuodessa. Tiemaksujen laajentaminen uusiin verkon osiin ja uusiin käyttäjäryhmiin voisi kasvattaa säännösten noudattamisesta tienkäyttäjille aiheutuvia kustannuksia 198–228 miljoonalla eurolla vuodessa.</p>
Mitkä ovat pk-yrityksiin ja kilpailukykyyn kohdistuvat vaikutukset?
<p>Lähes kaikki maantiekuljetusyritykset ovat pk-yrityksiä. Tietullien laajentaminen kasvattaisi niiden kustannuksia, mutta suurin osa lisäkustannuksista siirretään asiakkaille, mikä johtaa hintojen marginaaliseen nousuun (alle 0,25 prosenttia). Mahdollisuus alentaa ajoneuvoveroja voisi korvata osan kustannusten noususta.</p> <p>Lisääntyneillä infrastruktuuri-investoinneilla olisi vahva myönteinen vaikutus rakennusteollisuuteen.</p>
Kohdistuuko kansallisiin talousarvioihin ja viranomaisiin merkittäviä vaikutuksia?
<p>Julkinen sektori hyötyy lisätuloista, joiden hintana on investointi uusien tietullijärjestelmien käyttöönottoon ja käyttöön. Jäsenvaltioiden talousarvioihin kohdistua nettovaikutus voisi olla lähes 10 miljardin euron ylijäämä vuodessa.</p>
Onko toimenpiteellä muita merkittäviä vaikutuksia?
<p>Dieselin kulutuksen odotetaan pienenevän suhteellisen voimakkaasti (1,3 prosenttia).</p>
Suhteellisuusperiaate
<p>Aloite pelkästään edistää tavoitteiden saavuttamista. Siinä ei velvoiteta soveltamaan tiemaksuja, vaan koordinoidaan ja helpotetaan kansallisia toimia. Jäsenvaltioille, yrityksille ja kansalaisille aiheutuvat kustannukset ovat vähäisiä mahdollisiin hyötyihin verrattuina. Aloitteessa ei siten ylitetä sitä, mikä on tarpeen havaittujen ongelmien ratkaisemiseksi.</p>
D. Seuranta
Milloin asiaa tarkastellaan uudelleen?
<p>Komissio arvioi uutta lainsäädäntöä vuonna 2025.</p>