



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 29. oktoober 2021
(OR. en)

Institutsioonidevaheline
dokument:
2017/0114(COD)

10542/21
ADD 1

TRANS 459
FISC 116
ENV 484
CODEC 1046

NÕUKOGU PÕHJENDUSTE KAVAND

Teema: Nõukogu esimese lugemise seisukoht eesmärgiga võtta vastu EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV, millega muudetakse direktiive 1999/62/EÜ, 1999/37/EÜ ja (EL) 2019/520 seoses sõidukite maksustamisega teatavate taristute kasutamise eest

– Nõukogu põhjenduste kavand

I. SISSEJUHATUS

1. Euroopa Komisjon esitas eespool nimetatud ettepaneku Euroopa Parlamendile ja nõukogule 1. juunil 2017 osana esimesest liikuvuspaketist.
2. Selle ettepanekuga muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest¹ (edaspidi „direktiiv 1999/62/EÜ“), et käsitleda kasvuhoonegaaside heitkoguste, maanteede infrastruktuuri rahastamise ja ummikutega seotud probleeme.
3. Euroopa Parlament määras oma kaheksanda koosseisu ametiajal selle ettepaneku eest vastutavaks komisjoniks transpordi- ja turismikomisjoni (TRAN-komisjon) ja raportööriks Christine Revault d’Allonnes Bonnefoy.
4. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis ettepaneku kohta vastu oma arvamuse täiskogu 529. istungjärgul 18. oktoobril 2017. Euroopa Regioonide Komitee võttis oma arvamuse vastu täiskogu 127. istungjärgul 1. veebruaril 2018.

¹ EÜT L 187, 20.7.1999.

5. Euroopa Parlament võttis oma esimese lugemise seisukoha vastu 25. oktoobril 2018.
6. Pärast 2019. aasta parlamendivalimisi määrati parlamendi üheksanda koosseisu ametiajaks raportööriks Giuseppe Ferrandino.
7. TRAN-komisjon võttis 24. septembril 2019 vastu otsuse alustada Euroopa Parlamendi esimese lugemise seisukohale tuginedes mitteametlikke poliitilisi kolmepoolseid kohtumisi.
8. Nõukogus alustas maismaatranspordi töörühm 1. juunil 2017 tööd ettepaneku üldise tutvustamisega. Mõjuhinnangut analüüsiti 21. juunil 2017.
9. Nõukogus (transport, telekommunikatsioon ja energeetika / transport) toimus esimene poliitiline mõttevahetus ettepaneku üle 5. detsembril 2017².
10. Pärast seda on ettepanekut mitmel korral arutatud ja tehtud ulatuslikku tööd.
11. Alaliste esindajate komitee kinnitas 18. detsembril 2020 dokumendi 13827/20 lisas esitatud volitused, mis võimaldasid alustada läbirääkimisi Euroopa Parlamendiga.
12. Ajavahemikus 2021. aasta jaanuarist juunini toimus märkimisväärne arv kohtumisi maismaatranspordi töörühma ja alaliste esindajate komitee tasandil, et läbirääkimisi ette valmistada ja võtta järelmeetmeid.
13. Kolm mitteametlikku kolmepoolset kohtumist Euroopa Parlamendiga 29. jaanuaril, 23. märtsil ja 15. juunil 2021 koos mitme tehnilise kohtumisega võimaldasid kaasseadusandjatel vähendada lõhet oma seisukohtade vahel ja jõuda nii poliitilisele kokkuleppele.
14. Alaliste esindajate komitee analüüsis 30. juunil 2021 esialgset kompromissteksti eesmärgiga jõuda kokkuleppele³.

² Vt dokument 14426/17.

³ Vt dokumendid 9960/21 ja 9960/19 COR 1.

15. Euroopa Parlamendi TRAN-komisjoni esimees saatis 14. juulil 2021 alaliste esindajate komitee eesistujale kirja,⁴ milles märkis, et kui nõukogu võtab oma esimese lugemise seisukoha vastu vastavalt kirjale lisatud tekstile, soovib ta TRAN-komisjoni liikmetel ja seejärel täiskogul nõukogu seisukoht pärast õiguskeelelist kontrolli Euroopa Parlamendi teisel lugemisel muudatusteta heaks kiita.
16. Nõukogu võtab 9. novembril 2021 eeldatavasti vastu oma esimese lugemise seisukoha dokumendis 10542/21 esitatud ettepaneku suhtes.

II. EESMÄRK

17. Euroopa Komisjoni ettepanekus esitatud direktiivi 1999/62/EÜ muudatuste eesmärk oli edendada maanteetranspordi CO₂ heite vähendamist. Keskenduti eelkõige järgmisele:
- maksustamisnormide kohaldamisala laiendamine bussidele, 3,5–12tonnistele veoautodele ja teataval määral ka kergsõidukitele, sealhulgas sõiduautodele;
 - raske- ja kergsõidukite ajapõhiste maksustamissüsteemide (nn teemaksukleebised) järkjärguline kaotamine;
 - väliskulumaksu kohustuslik kohaldamine raskesõidukite suhtes võrgu nendes osades, kus selliste sõidukite tekitatud keskkonnakahju oleks märkimisväärne, ning selliste maksude kehtestamise nõuete läbivaatamine;
 - hindade diferentseerimine pigem CO₂ heite kui Euro-heitgaasiklassi alusel; ning
 - ummikumaksudest saadava tulu või nende rahalise väärtusega samaväärse summa eraldamine liiklusummikute probleemi lahendamiseks.

⁴ Vt IM 010110 2021. Palume teadmiseks võtta, et COVID-19 pandeemia tõttu tavapostiga kirja paberversiooni ei saadetud.

III. NÕUKOGU ESIMESE LUGEMISE SEISUKOHA ANALÜÜS

A. Üldteave

18. Kompromisstekst, mille nõukogu kinnitab eeldatavasti 9. novembril 2021, kajastab täielikult kaasseadusandjate saavutatud poliitilist kokkulepet. Samuti säilitatakse selles Euroopa Komisjoni ettepaneku peamised eesmärgid ning samal ajal kajastatakse tasakaalu Euroopa Parlamendi esimesel lugemisel vastu võetud kõige olulisemate muudatusettepanekute ja nõukogu volituste vahel.
19. Euroopa Parlament võttis esimesel lugemisel vastu umbes 130 muudatusettepanekut, mida on maismaatranspordi töörühma tasandil mitmel korral analüüsitud. Kahe kaasseadusandja seisukohad olid algusest peale märkimisväärselt erinevad paljude sätete, sealhulgas kõige vastuolulisemate sätete osas, nagu kasutustasude järkjärguline kaotamine. Sellele vaatamata saavutati pärast intensiivseid läbirääkimisi nii poliitilisel kui ka tehnilisel tasandil lõpuks kahe kaasseadusandja vaheline lähenemine.

B. Peamised küsimused

20. Üldiselt on Euroopa Komisjoni ettepanekusse tehtud muudatused kooskõlas ettepaneku üldiste eesmärkidega, milleks on:
- tugevdada põhimõtete „kasutaja maksab“ ja „saastaja maksab“ kohaldamist;
 - aidata nõuetekohaselt kaasa maanteetaristu rahastamisele;
 - tegeleda ummikutega;
 - edendada transpordi CO₂ heite vähendamist ning
 - aidata kaasa kliimaeesmärkide saavutamisele.

21. Samal ajal on kaasseadusandjad leidnud õige tasakaalu eespool nimetatud eesmärkide ambitsioonikuse ja vajaduse vahel tagada, et õigusraamistik oleks sektori ja ametiasutuste jaoks kergesti kohaldatav ning piisavalt paindlik, et võimaldada liikmesriikidel valida kõige sobivamad maksustamissüsteemid, tekitamata põhjendamatu halduskoormust.
22. Euroopa Komisjoni esialgsesse ettepanekusse tehtud peamised muudatused võib kokku võtta järgmiselt:
- a) artiklis 2 esitatud mõistete loetelu on laiendatud, lisades mõned uued mõisted (nt „autoelamu“, „kaubik“, „heiteta sõiduk“) ja muutes teisi mõisteid selgemaks või täpsemaks (nt „raskesõiduk“, „kergsõiduk“, „oluliselt muudetud tee- või kasutusmaksukord“);
- b) artiklit 7, mis on tasude määramise üldpõhimõtteid määratlev põhisäte, on muudetud nii, et:
- sõidukeid, olgu need kerg- või raskesõidukid või selliste kategooriate alla kuuluvad sõidukiliigid, võib maksustada üksteisest sõltumatult. Siiski tuleb sõiduautode maksustamise puhul maksustada ka väikesed tarbesõidukid võrdsel või kõrgemal tasemel;
 - liikmesriigid võivad otsustada säilitada kehtivate kontsessioonilepingute *status quo*, jättes uued maksustamisnormid kohaldamata seni, kuni lepingut on uuendatud või teemaksu või maksustamiskorda on oluliselt muudetud;
 - liikmesriigid võivad erijuhtudel ette näha vähendatud teemaksud või kasutusmaksud või teha erandeid teemaksude või kasutusmaksude maksmise kohustusest (nt heiteta sõidukite puhul, mille täismass on kuni 4,25 tonni);

- raskesõidukite kasutusmaksud kaotatakse TEN-T põhivõrgus järk-järgult kaheksa aasta jooksul alates direktiivi jõustumisest. Liikmesriigid, kes kohaldavad ühist kasutusmaksude süsteemi (näiteks eurovinjeti lepingut), võivad siiski võtta kaks lisaaastat selle süsteemi kohandamiseks või lõpetamiseks. Erandina järkjärgulise kaotamise üldpõhimõttest on nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel lubatud erandid, kui kavast on komisjonile teatatud;
 - see artikkel (koos artikliga 7a) sisaldab nüüd kahte läbivaatamisklauslit, mis võimaldavad komisjonil hinnata direktiivi rakendamist ja tõhusust seoses kergsõidukite maksustamisega ning väikeste tarbesõidukite erineva kohtlemise tehnilist ja õiguslikku teostatavust;
- c) uues sättes (artikkel 7aa) kehtestatakse nüüd nn kombineeritud maksustamissüsteem. Kõnealuses artiklis sätestatakse, et liikmesriigid, kes kohaldavad teemakse oma TEN-T põhivõrgus või selle osas enne direktiivi jõustumist, võivad kehtestada kombineeritud maksustamissüsteemi kõigi raskesõidukite või teatavat liiki raskesõidukite jaoks. Selles süsteemis tuleb kasutusmaksud diferentseerida vastavalt sõiduki CO₂ heite klassile ja Euro-heitgaasiklassile;
- d) artiklis 7a on veidi kohandatud sõiduautode kasutusmaksude proportsionaalsust. Lisaks tuleb selle sätte kohaselt teha taristu kasutamine kättesaadavaks ka üheks päevaks ja üheks nädalaks või kümneks päevaks või mõlemaks. Liikmesriigid võivad päevase kasutusmaksu siiski ette näha üksnes transiidi puhul. Kui liikmesriigid kehtestavad väikestele tarbesõidukitele ja sõiduautodele erinevad maksud, on väikeste tarbesõidukite suhtes kohaldatavad maksumäärad kõrgemad kui sõiduautode suhtes kohaldatavad maksumäärad;

- e) raskesõidukite väliskulude arvessevõtmise osas muudetakse artiklitega 7ca ja 7cb õhusaaste väliskulude maksustamine kohustuslikuks pärast nelja-aastast üleminekuperioodi, kui kohaldatakse teemaksu. Sellegipoolest lubatakse liikmesriikidel õhusaaste suhtes väliskulumaksu mitte kohaldada, kui pärast komisjoni teavitamist ilmnevad liikluse ümbersuunamisega kaasnevad soovimatud tagajärjed. Selline kohustuslik maksustamine ei piira liikmesriikide võimalust kohaldada CO₂ heite suhtes ikkagi väliskulumaksu. Sellegipoolest on komisjonil lubatud hinnata CO₂ heite väliskulude maksustamise rakendamist ja tõhusust;
- f) vabatahtliku maksustamise puhul:
- artiklis 7da sätestatakse nüüd, et (vabatahtlikust) ummikumaksust saadavat tulu või selle tulu rahalise väärtuse ekvivalenti kasutatakse ummikuprobleemi lahendamiseks või üldiselt kestliku transpordi ja liikuvuse arendamiseks. Kui selline tulu suunatakse üldeelarvesse, loetakse, et liikmesriigid on kohustuse täitnud, kui nad rakendavad liiklusummikute probleemi lahendamiseks või üldiselt kestliku transpordi ja liikuvuse arendamiseks rahalise toetuse poliitikat väärtuses, mis on samaväärne ummikumaksudest saadava tuluga, ning
 - artiklis 7f sätestatakse nüüd, et kui kaks või enam liikmesriiki otsustavad kohaldada hinnalisandit samas koridoris, võib hinnalisand olla suurem kui 25 % (kuid mitte 50 %), kui sellega nõustuvad kõik kõnealusesse koridori kuuluvad liikmesriigid ning liikmesriigid, mis asuvad selle liikmesriigi naabruses, kelle territooriumil asub hinnalisandiga hõlmatav koridor;

- g) seoses erinevustega, mis põhinevad sõiduki CO₂ heitel ja keskkonnatoimel:
- uues sättes (artikkel 7ga) lisatakse CO₂ kooskõlas kliimaeesmärkidega maksustatavate kulude loetellu. Selles sättes nõutakse, et liikmesriigid diferentseeriks raskesõidukite taristu- ja kasutusmaksu CO₂ heite alusel. Algselt tuleks seda kava kohaldada ainult suurimate veokite suhtes, kuid seda laiendatakse järk-järgult teistele raskesõidukite liikidele ja kohandatakse korrapäraselt tehnika arenguga. Oma kategooria parimate sõidukite ostmise stimuleerimiseks on liikmesriikidel võimalik kohaldada heiteta sõidukite suhtes sooduskohtlemist. Uus säte sisaldab siiski kaitsemeetmeid, et hübriidsõidukeid ei premeeritaks kaks korda ning välditaks võimalikku kattumist teiste CO₂ heite maksustamise vahenditega, ning
 - artiklis 7gb jäetakse nüüd liikmesriikidele kaalutusõigus kergsõidukite teemaksude ja kasutusmaksude eristamisel vastavalt sõiduki keskkonnatoimele. Sellest hoolimata nõutakse selle sättega alates 2026. aastast kaubikute ja väikebusside teemaksude ja kasutusmaksude aastamäära kohustuslikku muutmist vastavalt sõiduki keskkonnatoimele, kui teemakse või kasutusmaksu kohandatakse ja kui see on tehniliselt teostatav;
- h) artiklit 11 on kohandatud nii seoses aruandes esitatava teabe liigiga, mille liikmesriigid peavad kokkuvõtlikult avalikustama, kui ka selle avaldamise sagedusega (st aruanne tuleb koostada kolme aasta jooksul pärast käesoleva direktiivi jõustumist ja seejärel iga viie aasta tagant);
- i) muutmisdirektiivi artiklis 4 on sätestatud kaheaastane ülevõtmisperiood; ning
- j) lisasid on muudetud kasutusmaksude maksimumsummade, väliskulumaksude miinimumnõuete ja kontrollväärtuste, ummikumaksude miinimumnõuete ja kontrollväärtuste ning kergsõidukite saasteainete heitenormide osas.

IV. KOKKUVÕTE

23. Nõukogu seisukohas säilitatakse Euroopa Komisjoni ettepaneku peamine eesmärk ning see kajastab täielikult kompromissi, milleni jõuti nõukogu ja Euroopa Parlamendi vahelistel mitteametlikel läbirääkimistel, mis toimusid Euroopa Komisjoni toetusel.
 24. Seda kompromissi kinnitas Euroopa Parlamendi TRAN-komisjoni esimees 14. juulil 2021 eesistujariigile saadetud kirjas; nõukogu (ECOFIN) võtab selle eeldatavasti 9. novembril 2021 vastu esimese lugemise seisukohana.
-