



Bryssel, 17. marraskuuta 2017
(OR. en)

14426/17

Toimielinten väliset asiat:

2017/0114 (COD)

2017/0115 (CNS)

2017/0128 (COD)

**TRANS 488
FISC 267
ENV 939
CODEC 1835**

ILMOITUS

Lähettiläjä: Neuvoston pääsihteeristö

Vastaanottaja: Pysyvien edustajien komitea (Coreper I) / Neuvosto

Ed. asiak. nro: 13772/1/17 REV 1

Asia: **Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta**

Toimielinten välinen asia: 2017/0114 (COD)

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

Toimielinten välinen asia: 2017/0115 (COD)

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi sähköisten tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuudesta ja tiemaksujen laiminlyöntiä koskevien tietojen rajatylittävän vaihtamisen helpottamisesta unionissa (uudelleenlaadittu) (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

Toimielinten välinen asia: 2017/0128 (COD)

– Periaatekeskustelu

1. JOHDANTO

Komissio esitteli 31. toukokuuta 2017 liikennepakettinsa, johon sisältyi joukko aloitteita maanteiden tavaraliikennemarkkinoiden toiminnasta, sosiaalisista olosuhteista sekä verojen ja maksujen kantamisesta tieinfrastruktuurin käytön vuoksi.

Eurovinjettidirektiivin ehdotettu tarkistaminen perustuu "saastuttaja maksaa" - ja "käyttäjä maksaa" -periaatteiden laajempaan soveltamiseen. Tärkeimmät muutokset koskevat seuraavia:

- direktiivin soveltamisalan laajentaminen siten, että siihen sisällytetään linja-autot, kevyet hyötyajoneuvot ja henkilöautot;
- aikaperusteisten maksujärjestelmien poistaminen vaiheittain, erityisesti siksi, että aikaperusteisissa maksuissa ei täysin oteta huomioon infrastruktuurin käytön tosiasiallisia kustannuksia, mukaan lukien negatiiviset ulkoisvaikutukset (ilman pilaantuminen, ilmastonmuutos, melu jne.);
- maksujen porrastaminen hiilidioksidipäästöjen perusteella kannustimena tällaisten päästöjen vähentämiseen sekä ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen soveltamisen yksinkertaistaminen ilman pilaantumisen ja melun kustannusten ottamiseksi paremmin huomioon. Ehdotuksessa esitetään myös mahdollisuutta periä maksuja infrastruktuurin käytöstä ruuhka-aikoina ja laajentaa mahdollisuutta korottaa maksuja tietyillä tieosuuksilla;
- lopuksi ehdotuksessa pyritään lisäämään avoimuutta tiemaksuista saatavien tulojen käytöstä ja infrastruktuurin laatua koskevien tietojen antamisesta.

Lisäksi direktiivin toinen ehdotettu tarkistus koskee raskaiden tavaraliikenteen ajoneuvojen vuotuisen **ajoneuvoveron** vähimmäistason alentamista viiden vuoden aikana.

Sähköisiä tiemaksuja koskevan lainsäädännön tarkistamisella pyritään poistamaan markkinoihin ja sääntelyyn liittyvät esteet *eurooppalaiselta sähköiseltä tiemaksujärjestelmältä* (EETS), jotta tienkäyttäjät voisivat maksaa sähköiset tiemaksut koko EU:ssa yhden ajoneuvolaitteen, yhden sopimuksen ja yhden laskun avulla, sekä helpottamaan toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityjen ajoneuvojen kuljettajien maksamattomien tiemaksujen täytäntöönpanon valvontaa.

EETS-direktiivin tarkistuksessa ehdotetaan:

- joustavampia puitteita sähköisille tiemaksuille etenkin teknisten ratkaisujen osalta, jotta todellista yhteentoimivuutta voitaisiin tukea koko unionissa;

- direktiivin soveltamisalan laajentamista sisällyttämällä siihen tiemaksujärjestelmät, joissa käytetään automaattista rekisterikilven tunnistusta;
- ja lopuksi sellaisen järjestelmän luomista, jossa jäsenvaltiot voivat vaihtaa tietoja maksuvelvollisuuden rikkojien henkilöllisyydestä.

2. KÄSITTELY NEUVOSTON VALMISTELUELIMISSÄ

Keskustelu aloitettiin maaliikennetyöryhmässä kesäkuussa 2017. Ehdotukset esiteltiin yleisesti 1. kesäkuuta 2017, ja vaikutustenarviointeja tarkasteltiin 21. kesäkuuta 2017. Viron puheenjohtajakaudella näiden ehdotusten säännöksistä keskusteltiin neljässä kokouksessa 11. syyskuuta, 14. syyskuuta, 6. lokakuuta ja 23. lokakuuta 2017. Verotustyöryhmä suositteli 28. syyskuuta 2017 pitämässään kokouksessa, että ajoneuvojen verotusta koskevaa ehdotusta (ehdotus 2017/0115 (CNS)) tulisi käsitellä maaliikennetyöryhmässä.

Jäsenvaltiot kannattavat yleisesti "saastuttaja maksaa" - ja "käyttäjä maksaa" -periaatteita. Jäsenvaltioilla on kuitenkin erilaisia näkemyksiä siitä, miten nämä periaatteet olisi pantava täytäntöön. **Eurovinjetti**-tarkistuksesta käydyissä ensimmäisissä keskusteluissa otettiin esiin joitain perustavanlaatuisia seikkoja:

- alle 3,5 tonnia painavien ajoneuvojen ja linja-autojen sisällyttäminen soveltamisalaan;
- "saastuttaja maksaa" -periaatteen soveltamiseen liittyvät yksityiskohdat, kuten CO₂-luokituksen sisällyttäminen sekä ehdotetut muutokset ulkoisiin kustannuksiin perustuviin maksuihin;
- joustavuus valinnassa matkaperusteisen järjestelmän tai aikaperusteisen järjestelmän taikka niiden yhdistelmän välillä ajoneuvojen tyypistä riippuen; ja
- ruuhkamaksuista ja maksujen korotuksista saatavien tulojen joustava käyttö [...];
- korotusmahdollisuuksien laajentaminen koskemaan muitakin kuin vuoristoalueita;
- tuloja, tulojen käyttöä ja maksullisten teiden laatua koskevien raportointivelvollisuuksien lisääminen;

- riittävät määräajat ehdotettujen muutosten saattamiseksi osaksi kansallista lainsäädäntöä.

EETS-direktiivin uudelleenlaadinnan osalta keskusteltiin seuraavista kysymyksistä:

- maksuvelvollisuuden rikkojia koskevan tietojenvaihdon käyttöönottoon suhtauduttiin laajalti myönteisesti, ja useat jäsenvaltiot pyysivät nopeuttamaan tämän osatekijän käsittelyä; ja
- luetteloa sähköisissä tiemaksuissa käytettävistä teknisistä ratkaisuksista pidettiin yleisesti kyseisen säädöksen olennaisena osana, joka on sisällytettävä direktiivin soveltamisalaan;
- kansalliseksi lainsäädännöksi saattamisen määräajan riittävyys.

3. KYSYMYKSET

Ministereitä pyydetään antamaan ohjeistusta seuraavista kysymyksistä.

Eurovinjetti:

1. Onko eurovinjettidirektiivin soveltamisalan laajentaminen kattamaan kaikki ajoneuvot perusteltavissa suhteessa politiikkatavoitteisiin, jotka koskevat etenkin julkista rahoitusta, sosiaalista tasapuolisuutta, tasapuolisia toimintaedellytyksiä eri liikennemuotojen kesken ja kustannusten oikeudenmukaisempaa jakamista kaikkien tienkäyttäjien kesken? Olisiko kaikkia ajoneuvoja kohdeltava samalla tavalla?
2. Saavutetaanko infrastruktuurin kestäväan rahoitukseen sekä päästöjen ja ruuhkien vähentämiseen liittyvät pitkän aikavälin tavoitteet paremmin siirtymällä matkaperusteisiin maksuihin ajan kuluessa? Millä aikavälillä tämä olisi toteutettava? Mitkä ovat matkaperusteisten maksujen hyvät ja huonot puolet? Olisiko nämä tulot investoitava uudelleen tienkäyttäjien hyväksi?

EETS:

1. Ovatko ministerit yhtä mieltä siitä, että tiemaksujen maksamista ulkomailla olisi yksinkertaistettava parantamalla sähköisten tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuutta ja helpottamalla eurooppalaisen sähköisen tiemaksujärjestelmän tarjoajien pääsyä tiemaksukeruujärjestelmien markkinoille? Onko ministereillä näkemyksiä siitä, mitkä säädökset soveltuisivat parhaiten näiden muutosten toteuttamiseen?