



Bryssel, 28. lokakuuta 2022
(OR. en)

13790/22

Toimielinten välinen asia:
2017/0115(CNS)

FISC 205
ECOFIN 1061
TRANS 658

ILMOITUS

Lähettäjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Pysyvien edustajien komitea / Neuvosto
Asia:	Ehdotus direktiiviksi verojen ja maksujen kantamisesta ajoneuvoilta tieinfrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen verotusta koskevien tiettyjen säännösten osalta – Poliittinen yhteisymmärrys

I TAUSTAA

1. Komissio antoi 31. toukokuuta 2017 ehdotuksensa neuvoston direktiiviksi verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta tiettyjen ajoneuvoveroa koskevien säännösten osalta¹.
2. Komissio esitti tämän ehdotuksen yhdessä direktiivin 1999/62/EY muuttamista tietullien ja käyttäjämaksujen osalta koskevan toisen ehdotuksen² kanssa osana ensimmäistä liikkuvuuspakettia. Yhdessä näillä kahdella ehdotuksella pyritään edistämään kuljettuun matkaan perustuvan tiemaksun soveltamista tavoitteena kannustaa puhtaampiin ja tehokkaampiin maantiekuljetuksiin.
3. Tietulleja ja käyttäjämaksuja koskevalla ehdotuksella pyrittiin poistamaan asteittain aikaperusteiset maksut ("vinjetit") ja laajentamaan tiemaksuperiaate koskemaan useampia ajoneuvoja yksinkertaisempien ja vihreämpien tiemaksujen laskentamenetelmien perusteella.

¹ Asiak. 10175/17.

² Asiak. 9672/17.

4. Ajoneuvoverotusta koskevan ehdotuksen tavoitteena oli antaa jäsenvaltioille enemmän liikkumavaraa raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen verojen keventämiseen alentamalla asteittain direktiivin 1999/62/EY (”eurovinjettidirektiivi”) liitteessä säädettyjä vähimmäisverokantoja.
5. Vaikka eurovinjettidirektiiviä muutettiin kahdesti ennen vuotta 2017³, ajoneuvojen verotusta koskevia säännöksiä ei ole muutettu sen jälkeen, kun alkuperäinen direktiivi annettiin vuonna 1999, mikä on heikentänyt sen liitteessä vahvistettujen vähimmäisverokantojen arvoa.
6. Tällä välin useimmat jäsenvaltiot alkoivat periä raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta kuljettuun matkaan perustuvia maksuja ottamalla käyttöön tietulleja. Ne ovat kuitenkin edelleen velvollisia kantamaan raskaista tavarankuljetusajoneuvoista veroja, jotka eivät luonteensa vuoksi heijasta mitään tiettyä infrastruktuurin käyttöä.
7. Euroopan alueiden komitea antoi lausuntonsa ajoneuvoverotusta koskevasta ehdotuksesta 31. tammikuuta 2018⁴, Euroopan talous- ja sosiaalikomitea 2. maaliskuuta 2018⁵ ja Euroopan parlamentti 4. heinäkuuta 2018⁶. Ne kaikki tukevat komission ehdotuksen tavoitetta.

II ASIAN KÄSITTELY NEUVOSTOSSA

8. Neuvosto päätti Viron puheenjohtajakaudella syyskuussa 2017, että molempia eurovinjettidirektiivin muutosehdotuksia käsitellään yhtenä pakettina maaliikennetyöryhmässä. Sen vuoksi ajoneuvoverotusta koskeva ehdotus esiteltiin kyseisessä työryhmässä 23. lokakuuta 2017. Tämän jälkeen ehdotuksen käsittely keskeytettiin odotettaessa tietulleja ja tiemaksuja koskevan ehdotuksen edistymistä.

³ Direktiivillä 2006/38/EU ja direktiivillä 2011/76/EU.

⁴ Euroopan alueiden komitean lausunto ”Eurooppa liikkeellä: saumattomien liikkuvuusratkaisujen edistäminen”, CDR3560/2017.

⁵ Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto, EESC-2017-2888.

⁶ Euroopan parlamentin lainsäädäntöpäätöslauselma, annettu 4. heinäkuuta 2018, ehdotuksesta neuvoston direktiiviksi verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta tiettyjen ajoneuvoveroa koskevien säännösten osalta, P8_TA(2018)0289.

9. Tällä välin keskustelut tietulleja ja tiemaksuja koskevasta ehdotuksesta etenivät kolmikantaneuvotteluissa. Pysyvien edustajien komitea ja Euroopan parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunta (TRAN) vahvistivat vuonna 2021 kolmikantaneuvotteluissa saavutetun yhteisymmärryksen, ja Euroopan parlamentti hyväksyi 17. tammikuuta 2022 neuvoston ensimmäisen käsittelyn kannan tarkistuksitta. Säädös julkaistiin Euroopan unionin virallisessa lehdessä 4. maaliskuuta 2022⁷.
10. Koska tiemaksuja koskeva ehdotus hyväksyttiin ja raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen verotusta koskevan ehdotuksen käsittely oli edelleen kesken, puheenjohtajavaltio Tšekki päätti jatkaa ehdotuksen käsittelyä verotustyöryhmässä ottaen huomioon ehdotuksen oikeusperustan (SEUT 113 artikla) ja ehdotuksen pääaiheen (verotus). Puheenjohtajavaltio järjesti verotustyöryhmän kokoukset ehdotuksesta 15. syyskuuta ja 7. lokakuuta 2022.
11. Ensimmäisessä kokouksessa komissio esitteli ehdotuksensa ensimmäisen liikkuvuuspaketin puitteissa. Käsiteltävänä oleva direktiivi on paketin ainoa osa, jota ei ole vielä hyväksytty. Komissio selitti, että verotuksellisista syistä toteutettavan ajoneuvojen rajatylittävän uudelleenrekisteröinnin estäminen varmistetaan pakettiin kuuluvilla vuonna 2020 hyväksytyillä välineillä: kuljettajien lähettämistä työhön toiseen jäsenvaltioon koskeva direktiivi⁸, ajoaika, lepoaikoja ja ajopiirturia koskeva asetus⁹ ja pääsyä EU:n maanteiden tavaraliikennemarkkinoille koskeva asetus¹⁰.

⁷ EUVL L 69, 4.3.2022, s. 1.

⁸ Direktiivi (EU) 2020/1057 direktiiviä 96/71/EY ja direktiiviä 2014/67/EU koskevien erityisten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon ja direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta sekä asetuksen (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta, EUVL L 249, 31.7.2020, s. 49.

⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1054, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020, asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse vuorokautista ja viikoittaista enimmäisajoaika, vähimmäistaukoja sekä vuorokautisia ja viikoittaisia lepoaikoja koskevista vähimmäisvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 165/2014 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ajopiirtureilla tapahtuvasta paikannuksesta, EUVL L 249, 31.7.2020, s. 1.

¹⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1055, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2022, asetusten (EY) N:o 1071/2009, (EY) N:o 1072/2009 ja (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta niiden mukauttamiseksi maantieliikenteen alan kehitykseen, EUVL L 249, 31.7.2020, s. 17.

12. Toisessa kokouksessa komissio esitti ajantasaistetut luvut tieliikenteen tavarankuljetusmarkkinoista ja selvitykset toimenpiteistä, joita on toteutettu laittomien liiketoimintakäytäntöjen poistamiseksi varmistamalla, että liikenteenharjoittajat ovat aidosti sijoittautuneet jäsenvaltioon, jossa ne harjoittavat ydintoimintojaan. Esitetyt luvut osoittavat, että raskaiden tavarankuljetusajoneuvoihin sovellettavien vähimmäisverokantojen alentamisella olisi hyvin vähäinen vaikutus kuorma-autoyhtiöiden uudelleensijoittautumista koskeviin kannustimiin, mikä voisi vaikuttaa jäsenvaltioiden veropohjiin.
13. Lisäksi puheenjohtajavaltio Tšekki esitteli kompromissitekstin, jonka keskeisiä osia ovat mahdollisuus alentaa vähimmäisverokannat nolnaan direktiivin voimaantulosta alkaen (komission ehdottama asteittainen vähennys hylätään) ja johdanto-osan kappale, jolla jäsenvaltiot pyritään vakuuttamaan siitä, että vähimmäisverokantojen alentaminen antaa jäsenvaltioille laajan harkintavallan, joten ne voivat pitää nykyiset raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen verokannat ennallaan.
14. Useimmat jäsenvaltiot suhtautuivat myönteisesti puheenjohtajavaltion kompromissitekstiin, kannattivat sitä ja olivat tyytyväisiä, että siinä keskitytään mahdollisimman suuren joustavuuden varmistamiseen. Jotkin jäsenvaltiot ilmaisivat huolensa direktiivin soveltamisen alkamisajankohdasta ja sen yhdenmukaistamisesta eurovinjettisopimuksen kanssa, tarpeesta säilyttää liite I, jos verokannat alennettaisiin nolnaan, sekä mahdollisista talousarviovaikutuksista, jotka ovat seurausta paineesta alentaa kansallisia verokantoja, kun niitä alennetaan muissa jäsenvaltioissa.
15. Näin ollen puheenjohtajavaltio esitti (korkean tason) verotustyöryhmän kokouksessa tarkistetun kompromissitekstin valtuuskuntien esittämien huolenaiheiden huomioon ottamiseksi. Direktiivin voimaantuloa lykättiin ja siihen lisättiin tarkistuslauseke. Huolimatta laajasta tuesta, jota kokouksessa osoitettiin tälle tekstile, muutamat valtuuskunnat eivät vielääkään kyenneet poistamaan varaumiaan.
16. Esitettyihin huolenaiheisiin vastatakseen puheenjohtajavaltio on päättänyt muuttaa direktiivin soveltamisen alkamispäivää lykkäämällä sitä tämän ilmoituksen liitteessä olevassa tekstissä 1. päivään tammikuuta 2026.

III TULEVAT TOIMET

17. Näin ollen pysyvien edustajien komiteaa pyydetään:

- muodostamaan yhteisymmärrys tämän ilmoituksen liitteessä olevasta tekstistä;
 - ehdottamaan neuvostolle, että se pyrkisi poliittiseen yhteisymmärrykseen direktiiviehdotuksesta tämän ilmoituksen liitteessä olevan puheenjohtajavaltion kompromissitekstin pohjalta.
-

2017/0115 (CNS)

Ehdotus:

NEUVOSTON DIREKTIIVI**verojen ja maksujen kantamisesta ajoneuvoilta tieinfrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen verotusta koskevien tiettyjen säännösten osalta**

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 113 artiklan,

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottaa huomioon Euroopan parlamentin lausunnon¹¹,

ottaa huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹²,

noudattaa erityistä lainsäätämisyjärjestystä,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Komissio asetti 28 päivänä maaliskuuta 2011 julkaisemassaan valkoisessa kirjassa¹³ tavoitteeksi siirtymisen kohti ”saastuttaja maksaa” ja ”käyttäjä maksaa” -periaatteiden täysimittaista soveltamista tulojen luomiseksi ja tulevien liikenneinvestointien rahoituksen varmistamiseksi.
- (2) Raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen vuotuiset ajoneuvoverot ovat luonteeltaan vastikkeettomia maksuja, jotka liittyvät ajoneuvon rekisteröintiin veronmaksajan puolesta tiettyä aikana, eivätkä ne sellaisenaan heijasta mitään tiettyä infrastruktuurin käyttöä. Samoista syistä raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ajoneuvoverot eivät ole tehokkaita, kun pyritään edistämään vähäpäästöisempää ja tehokkaampaa liikennettä tai vähentämään ruuhkia.

¹¹ EUVL C [...], [...], p. [...].

¹² EUVL C [...], [...], p. [...].

¹³ Valkoinen kirja ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää”, 28.3.2011, COM(2011) 144 final.

- (3) Koska tietullit liittyvät suoraan teiden käyttöön, ne sopivat paljon paremmin näiden tavoitteiden saavuttamiseen. Direktiivin 1999/62/EY 7 k artiklan mukaisesti jäsenvaltiot, jotka ottavat käyttöön tietulleja, voivat säätää asianmukaisesta korvauksesta kansallisille kuljetusyrityksille.
- (4) Raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ajoneuvoverot ovat kuluera, joka toimialan on toistaiseksi maksettava joka tapauksessa, vaikka jäsenvaltioissa kannettaisiin tietulleja. Raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ajoneuvoverot voivatkin haitata tietullien käyttöönottoa.
- (5) Sen vuoksi jäsenvaltioille olisi annettava enemmän liikkumavaraa alentaa raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ajoneuvoveroja, mikä tapahtuu alentamalla kaikki direktiivissä 1999/62/EY vahvistetut vähimmäisverokannat nolnaan euroon. Rajoittamatta tämän mahdollisuuden soveltamista jäsenvaltioiden olisi voitava pitää voimassa nykyiset raskaista tavarankuljetusajoneuvoista kannettavat ajoneuvoverot, korvata tällaiset verot toisella samankaltaisella verolla tai poistaa tällaiset verot ja ottaa ne sen jälkeen uudelleen käyttöön.
- (6) Kaikkien direktiivissä 1999/62/EY vahvistettujen vähimmäisverokantojen alentaminen nolnaan euroon ei vaikuta jäsenvaltioiden mahdollisuuteen jatkaa ennen tämän direktiivin antamista raskaille tavarankuljetusajoneuvoille myönnettyjä alennettuja verokantoja tai vapautuksia.
- (7) Koska on tärkeää varmistaa sisämarkkinoiden moitteeton toiminta, komission olisi arvioitava kaikkien direktiivissä 1999/62/EY vahvistettujen vähimmäisverokantojen alentamista 1 päivään tammikuuta 2030 mennessä.
- (8) Sen vuoksi direktiiviä 1999/62/EY olisi muutettava,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 1999/62/EY seuraavasti:

- 1) Korvataan II luvun otsikko seuraavasti:
”Raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen verotus”;

2) Muutetaan 3 artikla seuraavasti:

a) muutetaan 1 kohta seuraavasti:

i) korvataan johdantokappale seuraavasti:

”1. Raskaista tavarankuljetusajoneuvoista kannettavat ajoneuvoverot, joita tarkoitetaan 1 artiklan a alakohdassa, ovat seuraavat:”;

ii) korvataan Kroatiaa koskeva luetelmakohta seuraavasti:

”– Kroatia:

godišnja naknada za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila, posebna naknada za okoliš na vozila na motorni pogon,”;

iii) korvataan Slovakiaa koskeva luetelmakohta seuraavasti:

”– Slovakia:

daň z motorových vozidiel,”;

iv) poistetaan Yhdistynyttä kuningaskuntaa koskeva luetelmakohta:

b) korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. Jäsenvaltion, joka korvaa jonkun 1 kohdassa tarkoitetuista veroista toisella samankaltaisella verolla tai poistaa jonkun 1 kohdassa tarkoitetun veron ja ottaa sen jälkeen käyttöön samankaltaisen veron, on ilmoitettava siitä komissiolle, joka antaa tarvittaessa 3 artiklan 1 kohdan ajantasaistamista koskevan lainsäädäntöehdotuksen.”

c) Lisätään kohta seuraavasti:

”3. Edellä tarkoitettujen verojen rakenteesta riippumatta jäsenvaltiot voivat vahvistaa kyseisen veron määrät kunkin liitteessä I tarkoitetun ajoneuvoluokan ja -alaluokan osalta liitteessä I vahvistetun vähimmäismäärän mukaisesti.”

3) Korvataan 6 artikla seuraavasti:

”6 artikla

1. Komissio arvioi viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2030 tässä direktiivissä säädettyjen, raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen verotusta koskevien säännösten täytäntöönpanoa ja vaikutusta. Arvioinnissa keskitytään analysoimaan kyseisten säännösten vaikutusta sisämarkkinoiden toimintaan.

2. Komissio antaa tarvittaessa kyseisen arvioinnin pohjalta lainsäädäntöehdotuksen tämän direktiivin asiaankuuluvien säännösten muuttamiseksi vastaavasti.” [...]

4) Korvataan 7 artiklan 9 kohdan c alakohta seuraavasti:

”c) niiden ajoneuvojen osalta, jotka kuuluvat seuraavien edellytysten soveltamisalaan:

i) sitä käytetään kansalliseen maanpuolustukseen tai väestönsuojeluun, se on palokuntien, muiden pelastuspalvelujen tai poliisin käytössä tai sitä käytetään teiden kunnossapitoon, tai

ii) se kulkee ainoastaan satunnaisesti sen rekisteröineen jäsenvaltion yleisillä teillä ja sitä käyttävät sellaiset luonnolliset henkilöt tai oikeushenkilöt, joiden päätoimi ei ole tavaraliikenteen harjoittaminen, jos tällä ajoneuvolla suoritettavat kuljetukset eivät vääristä kilpailua ja jos komissio hyväksyy asian, tai

iii) se on vammaisten henkilöiden käytössä tai omistuksessa, ja”.

5) Korvataan direktiivin 1999/62/EY liite I tämän direktiivin liitteessä olevalla tekstillä.

2 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään [...] **31 päivänä joulukuuta 2025**. Niiden on viipymättä toimitettava kyseiset säännökset kirjallisina komissiolle.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

3. Jäsenvaltioiden on sovellettava tätä direktiiviä [...] **1 päivästä tammikuuta 2026**.

3 artikla

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

4 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

*Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja*

LIITE

”LIITE I

RASKAISIIN TAVARANKULJETUSAJONEUVOIHIN SOVELLETTAVAT VEROJEN VÄHIMMÄISMÄÄRÄT

Moottoriajoneuvot			
Akseleiden lukumäärä ja suurin sallittu kokonaispaino (tonneina)		Veron vähimmäismäärä (EUR/vuosi)	
Vähintään	Vähemmän kuin	Ilmajousituksella tai sitä vastaavaksi tunnustetulla järjestelmällä ¹⁴ varustettu vetoakseli/varustetut vetoakselit	Muut vetoakselin/vetoakselien jousitusjärjestelmät
Kaksi akselia			
12	13	0	0
13	14	0	0
14	15	0	0
15	18	0	0
Kolme akselia			
15	17	0	0
17	19	0	0
19	21	0	0
21	23	0	0
23	25	0	0
25	26	0	0

¹⁴ Tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista 25 päivänä heinäkuuta 1996 annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY (EYVL L 235, 17.9.1996, s. 59) liitteessä II olevan määritelmän mukaisesti vastaavaksi tunnustettu jousitus.

Neljä akselia			
23	25	0	0
25	27	0	0
27	29	0	0
29	31	0	0
31	32	0	0

AJONEUVOYHDISTELMÄT (AUTON JA VARSINAISEN TAI PUOLIPERÄVAUNUN YHDISTELMÄ)			
Akseleiden lukumäärä ja suurin sallittu kokonaispaino (tonneina)		Veron vähimmäismäärä (EUR/vuosi)	
Vähintään	Vähemmän kuin	Ilmajousituksella tai sitä vastaavaksi tunnustetulla järjestelmällä ¹⁵ varustettu vetoakseli/varustetut vetoakselit	Muut vetoakselin/vetoakselien jousitusjärjestelmät

¹⁵ Tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista 25 päivänä heinäkuuta 1996 annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY (EYVL L 235, 17.9.1996, s. 59) liitteessä II olevan määritelmän mukaisesti vastaavaksi tunnustettu jousitus.

2 + 1 akselia			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	0
18	20	0	0
20	22	0	0
22	23	0	0
23	25	0	0
25	28	0	0
2 + 2 akselia			
23	25	0	0
25	26	0	0
26	28	0	0
28	29	0	0
29	31	0	0
31	33	0	0
33	36	0	0
36	38	0	0

2 + 3 akselia			
36	38	0	0
38	40	0	0
3 + 2 akselia			
36	38	0	0
38	40	0	0
40	44	0	0
3 + 3 akselia			
36	38	0	0
38	40	0	0
40	44	0	0

”