



**EUROOPAN UNIONIN
NEUVOSTO**

**Bryssel, 6. syyskuuta 2005 (19.09)
(OR. en)**

**Toimielinten välinen asia:
2003/0175 (COD)**

**9856/1/05
REV 1 ADD 1 REV 1**

LIMITE

**TRANS 116
FISC 67
CODEC 479
OC 380**

NEUVOSTON PERUSTELUT

Asia: MAALIIKENNE

Neuvoston 6 päivänä syyskuuta 2005 vahvistama yhteinen kanta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin antamiseksi verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta (eurovinjetti)

NEUVOSTON PERUSTELUT

I Johdanto

Komissio antoi ehdotuksensa 23. heinäkuuta 2003.

Euroopan parlamentti antoi lausuntonsa ensimmäisessä käsittelyssä 20. huhtikuuta 2004.

Neuvosto vahvisti yhteisen kantansa 6. syyskuuta 2005 perustamissopimuksen 251 artiklan mukaisesti.

Neuvosto otti työskentelyssään huomioon myös talous- ja sosiaalikomitean¹ sekä alueiden komitean lausunnot².

II Yhteisen kannan analyysi

Neuvosto pääsi lopulta neljännellä yrityksellään 21. huhtikuuta 2005 poliittiseen yhteisymmärrykseen, joka mahdollistaa neuvoston yhteisen kannan vahvistaminen ja päättää yli 18 kuukautta kestäneen sisäisen neuvotteluprosessin. Yhteisymmärrykseen pääsemistä hankaloittivat jäsenvaltioiden eriävät edut ja asenteet, jotka johtuvat sekä maantieteellisestä asemasta (joko sisämarkkinoiden keski- tai reuna-alueilla) että muista tekijöistä, joita ovat esimerkiksi kunkin nykyisen tieverkon edistyminen ja kunkin parhaana pitämä tapa rahoittaa infrastruktuurihankkeet.

Neuvotteluja käytiin komission vuonna 2001 esittämän valkoisen kirjan "Eurooppalainen liikennepoliitiikka vuoteen 2010"³ muokkaamassa poliittisessa ympäristössä. Valkoisessa kirjassa liikenneinfrastruktuurin tehokasta hinnoittelua korostettiin käänteentekevästä tekijänä eri liikennemuotojen kasvun tasapainottamisessa sekä lisääntyvien ruuhkautumis- ja ympäristövahinko-ongelmien käsittelemisessä.

¹ EUVL C 241, 28.9.2004, s. 58–64.

² EUVL C 109, 30.4.2004, s. 14–24.

³ KOM(2001) 370, 12.9.2001.

1. Keskeiset poliittiset tavoitteet

Yhteisessä kannassaan neuvosto keskittyy tekemään erityisiä lisäarvoa tuottavia parannuksia nykyiseen direktiiviin, jotta uusi säädös vastaisi nykyaikaisen, 21. vuosisadan liikennepolitiikan tarpeita yhteisössä. Erityisesti yhteisellä kannalla:

- Pyritään ratkaisemaan *ruuhkautumis- ja ympäristövahinko*-ongelmat
- Saadaan keinoja kerätä lisärahoitusta *vaihtoehtoiseen infrastruktuuriin* investoimiseen (eri liikennemuotojen tasapainottaminen)
- lisätään *tietullien määräämisen avoimuutta ja objektiivisuutta* sekä tarjotaan uusia "välineitä", joiden avulla komissio voi tehokkaammin valvoa sääntöjen noudattamista
- mukautetaan säädöstä *infrastruktuurin rakentamisen rahoittavaan julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuusmalliin*.

Näitä neljää tavoitetta koskevat muutokset esitetään jäljempänä.

1) Ruuhkautumisen ja ympäristövahinkojen ratkaiseminen

Eri suuruisten tullien määrääminen (7 artiklan 10 kohta)

EURO-luokan ja vuorokauden ajan mukaisesti maksettavat eri suuruiset tietullit ovat ruuhkautumisen ja ympäristövahinkojen aiheuttamiin ongelmiin ensisijaisesti kaavailtu ratkaisu. Neuvosto otti mallia Euroopan parlamentin ehdotuksesta (tarkistus 29) säätämällä mahdollisuudesta määrätä eri suuruisia tietulleja viikonloppuisin tai pyhäpäivisin. Neuvoston tekstin sallima vaihteluväli on kuitenkin huomattavasti laajempi kuin tarkistuksessa 29. Tärkein ero on yleisraja, jota parlamentti kannattaa, ja jonka mukaan korkeimmat tietullit voivat olla enintään kaksi kertaa korkeammat kuin alhaisimmat tietullit. Sen sijaan kun kyseessä ovat tievahinkoihin liittyvät vaihtelut (esim. ajoneuvon paino, akselien lukumäärä), neuvosto ei rajoita niitä lainkaan, ja päästöluokan sekä vuorokaudenajan, viikonpäivän tai vuodenajan vaihtelun osalta 100 prosentin rajat ovat kumulatiivisia. Tästä seuraa, että raskas ja saastuttava kuorma-auto, joka on liikenteessä kiireiseen aikaan päivästä, saattaa joutua maksamaan jopa neljä kertaa enemmän kuin kevyempi ja puhtaampi ajoneuvo, joka liikennöi hiljaisempaan aikaan. Vaikutusta korostaa tullittomuuden mahdollisuus tiettyinä vuorokaudenaikoina.

Näiden uusien mahdollisuuksien väärinkäytön välttämiseksi direktiiviin sisällytetään selvä ja varaukseton vaatimus siitä, että vaihtelujärjestelyt eivät vaikuta tuloihin ja että aikeettomasti saatu ylimääräinen tulo tasautetaan alentamalla tulevien vuosien tietulleja. Tulojen muuttumattomuuden periaate tulee esille myös parlamentin tarkistuksessa 12.

Toinen yhteisessä kannassa oleva ruuhkautumia ja ympäristöasioita koskeva tekijä on tietullien korotus, jota käsitellään seuraavassa osassa.

Todettakoon myös, että neuvoston teksti mahdollistaa meluhaittojen vähentämiseen tai liikenneturvallisuuden parantamiseen liittyvien infrastruktuurikulujen ja ympäristönäkökohtiin, kuten maaperän suojelu pilaantumiselta, liittyvien maksujen korvaamisen.

ii) Vaihtoehtoisen infrastruktuurin rahoittaminen

Korotus (7 artiklan 11 kohta)

Neuvosto on hyväksynyt komission ehdotuksen, jonka mukaan poikkeustapauksissa on mahdollista määrätä tietullit korotettaviksi ruuhkautumiselle tai ympäristövahingoille alttiilla vuoristoseututeillä. Rajat ylittävillä tieosuuksilla korotus saa olla enintään 25 prosenttia, kun taas muilla tieosuuksilla se on enintään 15 prosenttia. Parlamentin ehdotusta (tarkistus 30) korotuksen soveltamisesta myös saastuneisiin kaupunkialueisiin ei hyväksytty. Vaatimus käyttää korotuksesta saadut tulot ensisijaisten TEN-hankkeiden ristirahoitukseen samassa liikennekäytävässä pysyy, ja sitä tiukennetaan yhteisen kannan tekstissä.

Korotus on merkityksellinen siksi, että siitä saadaan ylimääräistä nettotuloa (käytetyn tien rakennuskustannusten lisäksi), joka on erityisesti sidottu vaihtoehtoisen (useimmiten rautatie-) infrastruktuurin rahoittamiseen.

"Rakennuskustannuksien" määritelmä (2 artiklan aa alakohta)

Yhteiseen kantaan sisältyy komission ehdottama uusi määritelmä, jonka avulla määritellään tietullitasoja laskettaessa huomioon otettavat alkuperäiset kustannukset. Neuvoston tekstissä hyväksytään parlamentin ehdotus (tarkistus 21) sallia näiden kustannusten huomioon ottaminen vain osittain, mutta siinä käytetään suunniteltua käyttöikää jakautumisen viitteenä kuoletetun osan sijasta. (Kuoletusta on vaikeampi soveltaa käsitteenä, jos infrastruktuurin rakentamista ei rahoiteta lainalla). Tietullijärjestelyjen käyttöönottoa koskevien nykyisten sopimusten tai muiden vaikutukseltaan yhtäläisten säädösten osalta on erityissäantöjä.

Sallitut kustannukset (7 artiklan 9 kohta)

Yhteisessä kannassa yhdytään komission ehdotukseen määritellä yksityiskohtaisemmin kustannukset, joihin tietullit voidaan perustaa. Joitakin osia parlamentin tarkistuksesta 28 on hyväksytty: esimerkiksi vakuuttamattomien onnettomuuskustannuksien poistaminen, pääoman tuoton sisällyttäminen ja selvennys siitä, että kyseessä ovat enimmäistasot (selvennys on neuvoston tekstin 7 a artiklan 1 kohdassa).

Vakituisille käyttäjille myönnettävät alennukset (7 artiklan 4 b ja 4 c alakohta)

Komission ehdottama 8 b artikla on poistettu ja korvattu yllä mainituilla säännöksillä, jotka sisältävät vakitukselle käyttäjälle myönnettävän alennuksen prosentuaalisen enimmäismäärän. Nämä säännökset ilmaisevat huomattavasti selvemmin ja objektiivisemmin yhteisön lainsäädännön sallimat alennustasot.

Menetelmä / laskentaperiaatteet (liite III)

Komission ehdottamaa lyhyttä menetelmää on laajennettu ja siitä on kehitetty kattava periaatekokonaisuus kustannusten laskemista ja kohdentamista varten. Periaatteet ovat kaikkia tulevia tietullijärjestelmiä sitovat vaikkakin vain epäsuorasti toimilupapohjaisissa järjestelmissä. Komissio voi ajantasaistaa ja selventää näitä periaatteita komiteamenettelyllä.

Järjestelmän valvonta (7 a artikla)

Parlamentin ehdotus poistaa infrastruktuurin riippumattoman valvontaviranomaisen perustamista koskevat säännökset hyväksyttiin (tarkistukset 18 ja 38), kun taas komission asemasta järjestelmän ja uusia tietullijärjestelyjä koskevien sääntöjen noudattamisen valvojana säädetään tarkemmin 7 a artiklassa.

iv) Yhteensopivuus julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksien kanssa

Käyttöoikeussopimuksia koskevat erityisjärjestelyt

Koska käyttöoikeussopimukseen perustuvista julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksista on tulossa yleisin tapa rahoittaa ja rakentaa uusi infrastruktuuri, neuvosto on lisännyt yhteisen kannan tekstiin joitakin osia, joilla pyritään varmistamaan, että direktiivi on mukautettu julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksien mukanaan tuomiin uusiin tilanteisiin. Muutokset, jotka ovat itse asiassa neuvoston vastaus parlamentin tarkistuksissa 9, 33 ja 52 ilmaistuihin huolenaiheisiin, ovat seuraavat:

- 2 artiklan aa alakohdassa olevassa 'rakennuskustannuksien' määritelmässä sopimuksille, sekä käyttöoikeussopimuksille että muille vaikutukseltaan yhtäläisille säädöksille, varattu erityiskohtelu;
- 7 artiklan 9 kohdassa tarkoitettu mahdollisuus sisällyttää voittomarginaali tietulleihin;
- 7 a artiklassa tarkoitettu valvontajärjestelmän ns. epäsuora soveltaminen käyttöoikeussopimukseen.

2. Muut huomioon otettavat kysymykset

Kiinnittäminen / tietullitulojen sitominen (9 artiklan 2 kohta)

Neuvosto hyväksyi kokonaisuudessaan Euroopan parlamentin tarkistuksessa 48 ehdottaman hienovaraisen välitysratkaisun. Ennallaan säilyy korotuksesta saatujen tulojen ehdoton sitominen (7 artiklan 11 kohta) tarkoituksenmukaiseen TEN-hankkeeseen kohdistuvaan uudelleeninvestointiin.

Ulkoiset ympäristökustannukset

Tarkasteltuaan parlamentin tarkistuksia 2, 17, 25, 28, 41 ja 50 neuvosto päätti noudattaa komission ehdotusta ja pysyä infrastruktuurikulujen korvaamiseen perustuvan nykyisen järjestelmän kannalla.

Soveltamisala (7 artiklan 1 ja 2 kohta)

Komission ehdotus edellyttäisi, että jäsenvaltiot soveltavat "kaikki tai ei mitään" -tietullijärjestelmää kaikkiin TEN-reitteihin ja enintään 3,5 tonnin painoisiin ajoneuvoihin. Neuvosto katsoi, että tämän soveltamisalan vuoksi useat jäsenvaltiot suhtautuisivat erittäin vastahakoisesti tietullijärjestelmän käyttöönottoon. Komission ehdotus saattaisi sellaisenaan vakavasti vaarantaa keskeisen tavoitteen siirtyä järjestelmään, jossa käyttäjät osallistuvat laajemmassa määrin käyttämänsä liikenneinfrastruktuurin kustannuksiin. Sen sijaan neuvosto on valinnut puitteet, joissa sovelletaan aina yhteisön sääntöjä tietullimaksua perittäessä TEN-reiteillä vähintään 3,5 tonnin painoisilta ajoneuvoilta, mutta jäsenvaltioilla on mahdollisuus päättää, millä TEN-verkon osuuksilla peritään tietullimaksuja ja rajoitetaanko tietullimaksujen perimistä raskaammilta ajoneuvoilta. Jos jäsenvaltiot perivät tietulleja ja/tai käyttäjämaksuja muilla kuin Euroopan laajuiseen tieliikenneverkkoon kuuluvilla teillä tai muilta moottoriajoneuvoilta kuin määritelmän mukaisilta ajoneuvoilta, niiden on tehtävä se EY:n perustamissopimusta noudattaen.

Direktiivin muissa osissa neuvosto on pyrkinyt rajoittamaan komission ehdottamaa joustavuutta, joka tarkoittaa, että jäsenvaltioiden sallittaisiin periä erittäin korkeata tietullia tietyillä reiteillä (esimerkiksi reiteillä, joilla on suhteellisen paljon kauttakulkuliikennettä). Esimerkiksi komission ehdottama 7 artiklan 10 kohdan c alakohta, jossa sallittiin vaihtelevat tietullit tietyillä verkon teillä, on poistettu.

Tien käyttäjille hyvitetty korvaus

Samoin kuin Euroopan parlamentti (ks. tarkistus 36), neuvosto katsoi, että komission ehdotuksen suosima keino hyvittää liikenteenharjoittajille tietullijärjestelmistä aiheutuvat uudet kustannukset, esimerkiksi alentamalla ajoneuvoveroa, saattaa vaikuttaa syrjivästi. Neuvosto ei myöskään nähnyt syytä peruuttaa voimassa olevan direktiivin aikaansaamaa ajoneuvoverotuksen yhdenmukaistamista. Näin ollen komission ehdottama 7 b artikla on poistettu neuvoston tekstistä ja korvattu johdanto-osan 10 kappaleella, jossa säädetään myös muista tavoista antaa korvausta esimerkiksi alentamalla polttoaineveroa; tämä ajatus myötäilee parlamentin tarkistusta 13.

3. *Euroopan parlamentin tarkistukset*

Neuvoston on vastannut edellä keskeisten kysymyksien yhteydessä tarkistuksiin 2, 9, 12, 13, 17, 18, 21, 25, 28, 29, 30, 33, 36, 38, 41, 48, 50 ja 52.

Lisäksi neuvosto on hyväksynyt kokonaan, osittain tai periaatteellisesti tarkistukset 3, 4, 10, 22, 24, 34, 39, 42 ja 43.

III Lopuksi

Neuvoston intensiivisistä ja jatkuvista pyrkimyksistä päästä yhteisymmärrykseen yhteisestä kannasta kuvastuu tietoisuus asian merkityksestä yhteisön laajemmassa liikennepolitiikassa. Yhteisellä kannalla luodaan tietullien hinnoittelulle objektiivisella ja tasapuolisella tavalla selvemmin ja helpommin täytäntöön pantavat oikeudelliset puitteet, jotka samalla avaavat uusia mahdollisuuksia käyttää perustellusti tietulleista saatuja tuloja yhteisön ympäristö- ja ruuhkautumisongelmien ratkaisemiseen. Teksti parantaa tosiasiallisesti, todennettavasti ja konkreettisesti vuoden 1999 direktiiviä ottaen tasapuolisesti huomioon tarpeen siirtyä kestävään liikennepolitiikkaan ja moitteettomasti toimivien sisämarkkinoiden merkityksen.
