

Brüssel, 31.5.2017
COM(2017) 276 final

2017/0115 (CNS)

Ettepanek:

NÕUKOGU DIREKTIIV,

**millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ (raskete kaubaveokite maksustamise kohta
teatavate infrastruktuuride kasutamise eest) teatavaid sõidukite maksustamist
käsitlevaid sätteid**

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Tõhus ja usaldusväärne transpordisüsteem on siseturu sujuva toimimise tagamiseks hädavajalik ning on oluline majandussektor. Kuigi maanteedtransport on maismaaveosüsteemi olulisim osa, on see ka mitmete sotsiaal-majanduslike ja keskkonnaprobleemide (nt kliimamuutused, õhusaaste, müra, ummikud) allikas. Vahemaapõhised teemaksud võivad aidata soodustada puhtamat ja tõhusamat maanteedtransporti ning nende sidus kujundamine annab hädavajaliku panuse liiklejate õiglase kohtlemise ja taristu jätkusuutliku rahastamise tagamisse.

Direktiiviga 1999/62/EÜ¹ (Eurovignette'i direktiiv) on ette nähtud üksikasjalik õiguslik raamistik raskete kaubaveokite maksustamiseks teatavate teede kasutamise eest. Selle direktiivi eesmärk on kõrvaldada transpordiettevõtjate vahelise konkurentsi moonutamine sõidukimaksude järkjärgulise ühtlustamise ning taristukasutustasude määramise õiglase mehhanismide loomise teel. Direktiiviga kehtestati raskete kaubaveokite maksustamise miinimummäärad ning sätestati üksikasjalikud taristukasutustasude kogumise eeskirjad, sealhulgas eeskirjad tasude diferentseerimise kohta vastavalt mootorsõiduki keskkonnatoimele.

Iga-aastased sõidukimaksud on oma olemuselt seotud asjaoluga, et maksumaksja on mootorsõiduki teatavaks ajavahemikuks registreerinud, ning ei kajasta seega taristu kasutamise konkreetset viisi. Sarnastel põhjustel ei ole mootorsõidukimaksud tulemuslikud puhtama ja tõhusama sõidukikasutuse või ummikute vähendamise stimuleerimise seisukohast. Otseselt teede kasutamisega seotud teemaksud on aga selliste eesmärkide saavutamiseks tunduvalt sobivamad.

Sõidukimaksud on kulu, mida maanteedtranspordi sektor peab praeguse seisuga igal juhul kandma, isegi kui liikmesriikides kehtestatakse teemaksud. Seega võivad sõidukimaksud tõkestada teemaksude kehtestamist.

Seepärast tuleks liikmesriikidele anda rohkem võimalusi sõidukimaksude alandamiseks, eelkõige direktiivis 1999/62/EÜ sätestatud miinimummäärade vähendamise kaudu. Eri liikmesriikides asuvate transpordiettevõtjate vahelise konkurentsi moonutamise riski leevendamiseks peaks selline vähendamine toimuma järkjärguliselt.

Kõnealune algatus aitab kaasa õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi (REFIT) elluviimisele, vähendades raskete kaubaveokite maksustamise miinimummääradest tulenevat koormust.

• Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega

Käesolev ettepanek esitatakse koos teise ettepanekuga, milles käsitletakse direktiivi 1999/62/EÜ III peatüki puudusi seoses tee- ja kasutusmaksudega, et tagada teatavate kõnealuse direktiivi eesmärkide parem täitmine. Viimati nimetatud ettepanekuga soovitakse edendada teemaksude kasutuselevõttu, ehk selliste teekasutusmaksude kehtestamist, mis on seotud läbitud vahemaaga.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 1999. aasta direktiiv 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest (EÜT L 187, 20.7.1999, lk 42–50).

Samast põhieesmärgist lähtub ka käesolev ettepanek kõnealuse direktiivi II peatüki muutmiseks seoses raskete kaubaveokite maksustamisega. Ettepanekuga nähakse ette miinimummäärade järkjärguline kaotamine, mis toimuks täpsemalt viies etapis viie järjestikuse aasta vältel ning igas etapis vähendataks praegust miinimummäära 20 %. Ettepaneku eesmärk on soodustada üleminekut vahemaapõhistele kasutusmaksudele, st teemaksude kohaldamisele.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Käesolev algatus on osa komisjoni jõupingutustest energialiidu loomiseks ja kuulub ettepanekute hulka, mis on seotud vähese heitega transpordiga,² samamoodi nagu autode ja väikebusside CO₂-heidet käsitlevate määruste läbivaatamise algatus, veokite ja busside CO₂-heite sertimist ning seiret/aruandlust käsitlevad ettepanekud ning asjaomased maanteetranspordi valdkonna algatused, mis on seotud näiteks elektrooniliste maksukogumisteenuste koostalitlust käsitlevate õigusaktide ning autovedude ja bussiteenuste siseturгу reguleerivate eeskirjade läbivaatamisega.

Kavandatud muudatused on kooskõlas eesmärkidega, mis sätestati 2011. aasta transpordipoliitika valges raamatus,³ kus esitati üleskutse täielikuks üleminekuks „saastaja maksab“ ja „kasutaja maksab“ põhimõtetele, et muuta transpordi ja taristute rahastamine jätkusuutlikumaks.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

- **Õiguslik alus**

Direktiivi 1999/62/EÜ õiguslik alus on EÜ aluslepingu artiklid 71 ja 93 (nüüd Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklid 91 ja 113).

Direktiivi sätted, mida käesolev ettepanek mõjutab, on seotud raskete kaubaveokite puhul määratavate maksudega; selle valdkonna suhtes kohaldatakse ELi toimimise lepingu artiklit 113.

Direktiivi muude sätete muudatused jäävad ELi toimimise lepingu artikli 91 lõike 1 kohaldamisalasse ja neid käsitletakse eraldi eespool osutatud ettepanekus.

- **Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)**

EL ja liikmesriigid jagavad reguleerimispädevust transpordi valdkonnas vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 4 lõike 2 punktile g ning siseturu valdkonnas vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 4 lõike 2 punktile a. Liidu ette nähtud kehtivate miinimummäärade järkjärgulist vähendamist saab aga reguleerida üksnes liit ise.

ELi sekkumiseta oleksid liikmesriigid endiselt kohustatud kohaldama madalaimat sõidukimaksu, isegi kui nad on võtnud kasutusele või kavatsevad võtta kasutusele asjakohasema vahendi taristukulude katmiseks, mis on otseselt seotud taristu tegeliku kasutamisega. See kohustus takistaks neid kaubaveosektori jaoks sõidukimaksu vähendamise kaudu proportsionaalselt kompenseerida võimalikke lisandunud kulusid, mis on seotud kõnealuse vahendi kohaldamisega raskete kaubaveokite suhtes.

² COM(2016) 501 final: Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia

³ KOM(2011) 144 (lõplik): Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas

- **Proportsionaalsus**

Kavandatud meede aitab kaasa üksnes seatud eesmärkide saavutamisele, eelkõige „saastaja maksab“ ja „kasutaja maksab“ põhimõtete ühtsele rakendamisele, ning ei lähe nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.

II peatüki sihipärane muutmine on vajalik, et võimaldada liikmesriikidel järk-järgult vähendada raskete kaubaveokite suhtes kohaldatavaid makse.

- **Vahendi valik**

Et muudetav õigusakt on direktiiv, peaks muutev õigusakt põhimõtteliselt jõustuma samas vormis.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

- **Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll**

Komisjon avaldas oma hinnangu direktiivi 1999/62/EÜ kohta 2013. aastal⁴. Välishindamine „Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995“ avaldati 2014. aasta jaanuaris⁵. Nende hindamiste tulemusena tehti kindlaks mitu probleemi, mis on seotud raskete kaubaveokite suhtes teemaksude kohaldamisega praeguses õigusraamistikus. Kõiki neid probleeme käsitletakse paralleelses ettepanekus kõnealuse direktiivi III peatüki muutmise kohta, samas kui käesolev algatus keskendub üksnes vahemaapõhiste teemaksude kohaldamise hõlbustamisele.

Kuigi 24 liikmesriigis on teemaksud mingil kujul kasutusele võetud ja on suundumus vahemaapõhiste teemaksude kasutuselevõtmiseks kogu teedevõrgu ulatuses, on üleminek olnud aeglane ja liidus püsivad selles valdkonnas vastuolud. Hindamistulemused näitasid, et riikide teemaksu kohaldamise strateegiate puhul esineb suuri erinevusi ning et maksuliikide (ajapõhised teemaksukleebised või vahemaapõhised teemaksud) ja tasude kogumiseks kasutatavate tehnoloogialahenduste ühtlustamatus tekitab täiendavat halduskoormust ja lisakulusid nii avaliku sektori asutuste kui ka kasutajate jaoks.

Komisjon avaldas 2013. aastal kokkuvõtte meetmetest, sh sõidukimaksudest, mille abil võetakse arvesse või vähendatakse transpordi välismõjusid⁶.

- **Konsulteerimine sidusrühmadega**

Sidusrühmadega konsulteerimisel lähtuti huvitatud isikutega konsulteerimise miinimumnõuetest, mis on esitatud komisjoni 11. detsembri 2002. aasta teatises KOM(2002) 704 (lõplik).

Kasutati avatud ja suunatud konsulteerimismeetodeid ning mitmesuguseid konsulteerimisvahendeid.

⁴ Muudetud direktiivi 1999/62/EÜ (raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest) järelhindamine, SWD(2013) 1 final.

⁵ <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>

⁶ SWD(2013) 269 final, direktiivi 1999/62/EÜ artikli 11 lõike 4 kohane aruanne.

1) Veebisaidi „Sinu hää Euroopas“ kaudu korraldati tavapärane 12-nädalane avalik internetikonsultatsioon, mis põhines küsimustikel.

Avalik konsultatsioon toimus 8. juulist kuni 5. oktoobrini ning vastu võeti ka hiljem esitatud vastused. Küsimustikud põhinesid hindamise tulemusena kindlaks tehtud probleemidel ja hõlmasid küsimusi teede maksustamise (maksude ja kasutustasude) õigluse kohta.

Komisjon sai 135 vastust küsimustikule ja lisaks esitati veel 48 täiendavat dokumenti. Vastuseid laekus mitmesugustelt sidusrühmadelt, sealhulgas transpordiettevõtjatelt (42 %), tarbijatelt/elanikelt (14 %), avaliku sektori asutustelt (13 %), ehitussektorilt (7 %), ühistranspordi ühendustelt (4 %) ning teemaksude teenuste/lahenduste pakkujatelt (4 %).

2) Spetsiifilistele sidusrühmadele ja spetsialistidele suunatud konsultatsioon toimus kogu mõjuhindamise ajal ning hõlmas järgmist:

- a) rida komisjoni korraldatud temaatilisi seminare sidusrühmade ja liikmesriikide osalusel 2015. aasta septembris ja oktoobris;
- b) 19. aprillil 2016 toimunud maanteealgatusi käsitlev konverents;
- c) 21 intervjuud sidusrühmade esindajatega, kes valiti spetsiifiliste andmevajaduste alusel, mille tegi kindlaks mõjuhindamise toetusuuringut ette valmistanud töövõtja.

Ülevaade saadud vastustest ja tulemuste rakendamisest

Suurem osa avaliku konsultatsiooni raames vastanutest avaldas arvamust, et erinevad maksud ja maksete kogumise süsteemid võivad põhjustada turumoonutusi, ning seega pooldati valdavalt teemaksude ELi tasandil ühtlustamist.

Teatavad sidusrühmad olid seda meelt, et ühest küljest sõidukimaksude ja teisest küljest teede kasutamise eest maksu kogumist võib pidada topeltkoormuseks. Sidusrühmad olid seisukohal, et teemaksu käsitlevate eeskirjade ELi tasandil ühtlustamine oleks ideaalne lahendus, sest nii pandaks alus õiglasele konkurentsile ega soodustataks äriühinguid, mis asuvad madalamate maksudega riikides.

Paljud küsitluses osalenud sidusrühmadest rõhutasid samuti, et igasugune teedekasutuse eest makstavate tasude suurenemisest tulenev kulude kasv tuleks kompenseerida muude transpordiga seotud maksude vähendamise teel.

• **Ekspertiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Probleemi määratlus põhines osaliselt välistel ekspertiarvamustel („Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995, Update of the Handbook on external costs of transport“⁷), millele lisandusid täiendavad uuringud.

Lisaks teostati 2012. aastal uuring transpordi valdkonnas väliskulude arvestamise meetmete kohta⁸.

⁷ Ricardo-AEA et al (2014), Update of the Handbook on External Costs of Transport: http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

⁸ CE Delft et al., 2012, „An inventory of measures for internalising external costs in transport“, http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

2017. aasta aprillis lõpule viidud mõjuhinnaugu tugiuuringu⁹ koostamisel oli abiks välistöövõtja.

- **Mõjuhinnaug**

Algatust toetab mõjuhinnaug, millele õiguskontrollikomitee on andnud positiivse hinnaug reservatsioonidega. Lõbivaadatud mõjuhinnaugu puhul on märkusi arvesse võetud ning muudatusi käsitlevad selgitused on esitatud mõjuhinnaugu aruande I lisas. Kaaluti nelja poliitikavarianti, mis vastasid üha ulatuslikumale regulatiivsele sekkumistele ning olid üksteise edasiarendused (PO1–PO4). Maksustamisega seotud meetmeid analüüsi koos teemaksude kogumisega seotud meetmetega.

Esimene poliitikavariant (PO1) hõlmas üksnes teatavate direktiivi sätete muutmiseks tehtavaid seadusemuudatusi ning direktiivi kohaldamisala laiendamist bussidele, kaubikutele, minibussidele ja sõiduautodele, et lahendada kõik kindlakstehtud probleemid. Muudatused olid seotud III peatüki (tee- ja kasutusmaksud) nõuete ajakohastamisega. II peatükki ei oleks muudetud.

PO2 hõlmas raskesõidukite puhul ajapõhiste tasude järkjärgulist kasutuselt kõrvaldamist, et asuda lahendama CO₂-heite ja saasteainete heitega seotud probleeme vahemaapõhiste tasude laialdasema kasutuselevõtu kaudu.

PO3 (mis jagunes variantideks a ja b) hõlmas täiendavaid meetmeid seoses kergsõidukitega, linnadevaheliste ummikutega (PO3 variandid a ja b) ning kõigi mootorsõidukite CO₂-heite ja saasteainete heitega (üksnes PO3 variant b).

PO4 tulemusena muutuks raskesõidukite puhul kohustuslikuks väliskulude katmine sissenõutavate tasudega; samuti kõrvaldataks järk-järgult kõigi mootorsõidukite puhul võimalus rakendada ajapõhiseid tasusid, nii et rakendada saaks vaid vahemaapõhiseid tasusid.

Teine, kolmas ja neljas variant hõlmasid ka võimalust vähendada raskete kaubaveokite igaaastast sõidukimaksu alla direktiivis sätestatud praeguse miinimumtaseme, kui asjaomases liikmesriigis rakendatakse selliste mootorsõidukite puhul vahemaapõhiseid tasusid. Mõjuhinnaugu tulemusena leiti, et olenevalt liikmesriigi valikutest seoses vahemaapõhiste teemaksusüsteemide kasutuselevõutuga võiks sõidukimaksu vähendamise võimalust kasutades vähendada vedajate maksukoormust ligikaudu 2 miljardi euro võrra (võrrelduna praegu rasketest kaubaveokitest tuleneva maksukoormusega, mis ulatub umbes 3 miljardi euroni).

Mõjuhinnaug, mille puhul eeldati, et praegused ajapõhised tasusüsteemid asendatakse vahemaapõhiste tasudega vastavalt variantidele PO2–PO4 (liikmesriikide jaoks oleks samuti võimalik tasude nõudmisest loobuda), näitas selgelt, et PO4 oli variantidest kõige tulemuslikum, kuid sellest saadava kasuga kaasneksid suurimad kulud. PO1 aitaks eesmärkide saavutamisele kaasa vaid väga väikeses ulatuses, kuigi sellega ei kaasneks samas praktiliselt üldse kulusid. PO2 ja PO3 majanduslik, sotsiaalne ja keskkondlik mõju oli tasakaalustatum ja nende tulemuste saavutamiseks kaasnevad kulud olid mõistlikud.

Mõjuhinnaugu tulemusena leiti, et PO3 variant b, mis hõlmas kergsõidukite suhtes kohaldatavate maksude varieerumist vastavalt nende CO₂-heitele ja saasteainete heitele, on eelistatud variant, mida võib täiendada nõudega katta raskesõidukite puhul tasudega

⁹ Ricardo et al. (2017), Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of Directive 1999/62/EC.

väliskulud vähemalt osal teedevõrgust ning kergsõidukite puhul ajapõhiste tasude järkjärgulise kasutuselt kõrvaldamisega piisavalt pika aja jooksul. Need on meetmed, mis on kavandatud käesolevas ettepanekus, mis jääb seega PO3 variandi b ja PO4 vahele, kuid sarnaneb pigem variandile PO4.

PO3 variandi b ja PO4 tulemusena vähendatakse ummikutest tulenevaid kulusid 2030. aastaks 2,5–6 % ehk 9–22 miljardi euro võrra, saadaks teemaksust aastas 10–63 miljardit eurot lisatulu ja suurendatakse investeringuid teedesse 25–260 % võrreldes lähtetasemega.

Nende variantide rakendamisega vähendatakse oluliselt maanteetranspordist tulenevaid CO₂, lämmastikoksiidide ja tahkete osakeste heiteid. See avaldaks õhusaaste vähendamise proportsionaalset positiivset mõju rahvatervisele ning aitaks 2030. aastaks kokku hoida õhusaastega seotud kulusid vahemikus 370 miljonit eurot kuni 1,56 miljardit eurot, väljendatuna praeguses väärtuses.

Nii PO3 variandi b kui ka PO4 rakendamisega kaasneks 62 000–152 000 uue töökoha loomine, kui vaid 30 % teemaksudest saadavast lisatulust taasinvesteeritaks teehooldusse. Lisaks aitaksid kõik variandid kaasa ELi elanike võrdsele kohtlemisele, sest vähendatakse poole võrra lühikese tähtajaga teemaksukleebiste hinda.

PO3 variandid a ja b suurendaksid kaubaveokulusid 1,1 % võrra, samas kui reisijateveoga seotud kulud ei muutuks. Variandi PO4 puhul võiksid reisijateveo ja kaubaveoga seotud kulud kasvada 1,3–2 %, olenevalt vahemaapõhiste maksustamise tegelikust kasutuselevõtust liikmesriikides (sh sellise maksustamise võimalikust rakendamisest riikides, kus teatavaid mootorsõidukikategooriaid praegu ei maksustata). Ametiasutused peaksid katma uute teemaksusüsteemide kasutuselevõtu või olemasolevate süsteemide laiendamise kulud, mis ulatuksid aastaks 2030 kõigi asjaomaste liikmesriikide puhul 2–3,7 miljardi euroni. Teemaksude laiendamine teedevõrgu uutesse osadesse ja nende kohaldamine uute kasutajarühmade suhtes suurendaksid alates 2025. aastast nõuete täitmisega seotud kulusid teede kasutajate jaoks 198 miljoni euro võrra aastas, nii et kogukulud moodustaksid 850 miljonit eurot aastas.

Mõju VKEdele, sh kogu maanteevedude sektorile, oleks piiratud, sest teemaksud moodustavad vaid väikese osa transpordi kogukuludest. Igasugune kulude suurenemine kandub üle klientidele või saab selle hüvitada direktiivi II peatüki muutmise tulemusena võimaldatava maksuvähendusega.

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Ettepanek võimaldaks liikmesriikidel järk-järgult vähendada raskete kaubaveokite (mille suurim lubatud täismass on üle 12 tonni) suhtes kohaldatavaid iga-aastasi makse. See muudatus koos ajapõhiste tasude järkjärgulise kasutuselt kõrvaldamisega võiks tagada sujuva ülemineku kindlamääralistelt maksudelt ja tasudelt progressiivsemale, proportsionaalsemale ja kergemini kohandatavale süsteemile, kus tasud põhinevad kasutamisel.

Veoettevõtjate (kes kõik on VKEd ja enamasti mikroettevõtjad) poolt raskete kaubaveokite kasutamise eest tasutava sõidukimaksu vähendamise või hüvitada võimaliku teemaksude suurenemise, mis seondub vahemaapõhiste tasusüsteemide rakendamisega.

Seega võiks algatus avaldada positiivset mõju veosektori konkurentsivõimele, vähendades veoettevõtjate jaoks veokite omamisega seotud kulusid liikmesriikides, kus otsustatakse

vähendada sõidukimaksu. Kui liikmesriik otsustab üleminekuperioodi järel mootorisõidukimaksu kaotada, väheneks seeläbi ka regulatiivne ja halduskoormus.

- **Põhiõigused**

Ettepanekuga austatakse põhiõigusi ja järgitakse eeskätt Euroopa Liidu põhiõiguste hartas tunnustatud põhimõtteid.

4. MÕJU EELARVELE

Ettepanek ei mõjuta liidu eelarvet.

5. MUU TEAVE

- **Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord**

Mõjuhinna aruandes on loetletud seitse põhinäitajat, mida kasutatakse peamiste poliitikaeesmärkide alal tehtavate edusammude jälgimiseks: raskesõidukite CO₂-heite muutumine; maksustatud teede taristu olukord; sotsiaalsete kulude proportsionaalsus ja kaetus teemaksudega; ummikute esinemine ELi linnadevahelises teedevõrgus.

Õigusakti mõju hindamiseks oleks vaja koostada põhjalik hinnang pärast kõigi muudatuste järkjärgulist elluviimist. Sellise hinnangu koostamiseks sobiv ajahetk oleks viis aastat pärast uue raamistiku terviklikku jõustumist. Vaheetappide mõju võib hinnata ka varem.

- **Selgitavad dokumendid (direktiivide puhul)**

Võttes arvesse ettepaneku kohaldamisala (asjaolu, et sellega muudetakse vaid direktiivi 1999/62/EÜ, mille kõik liikmesriigid on täielikult üle võtnud), ei tundu põhjendatud ega proportsionaalne nõuda selgitavaid dokumente.

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Ettepanek sisaldab järgmisi elemente.

II peatükk – pealkiri

II peatüki pealkirja kohandatakse kajastamiseks asjaolu, et kõnealuse peatüki sätteid kohandatakse üksnes raskete kaubaveokite suhtes pärast direktiivi kohaldamisala laiendamist kooskõlas direktiivi muude sätete paralleelse muutmisega.

Artikkel 3 – sõidukimaksude kohaldamisala

Lõike 1 esimest lauset muudetakse, et viidata nõuetekohaselt muudetud direktiivi artikli 1 punktile a.

I lisa

Ettepaneku kohaselt jaotatakse I lisa mitmeks järjestikuseks tabeliks, mis kajastavad miinimummäärade järkjärgulist vähendamist viie aasta jooksul. Esimene tabel vastab praegu I lisas sätestatud tingimustele, samas kui viis ülejäänud tabelit sisaldavad asjaomaseid arvandmeid, mis on iga tabeli puhul 20 % väiksemad kui praegused miinimummäärad, kui see on asjakohane¹⁰.

¹⁰ Loomulikult ei kavandata praegu 0 euro tasemel sätestatud miinimummäärade muutmist.

Ettepanek:

NÕUKOGU DIREKTIIV,

millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ (raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest) teatavaid sõidukite maksustamist käsitlevaid sätteid

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 113,
võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,
olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,
võttes arvesse Euroopa Parlamendi arvamust¹¹,
võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹²,
toimides seadusandliku erimenetluse kohaselt
ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjon sätestas 2011. aasta 28. märtsi valges raamatus¹³ eesmärgi pürgida „saastaja maksab“ ja „kasutaja maksab“ põhimõtete täieliku rakendamise poole, et teenida tulu ja tagada tulevaste transpordialaste investeeringute rahastamine.
- (2) Iga-aastased sõidukimaksud on oma olemuselt vastuteenustega kompenseerimata maksed, mis on seotud asjaoluga, et maksumaksja on mootorsõiduki teatavaks ajavahemikuks registreerinud, ning ei kajasta seega taristu kasutamise konkreetset viisi. Sarnastel põhjustel ei ole mootorsõidukimaksud tulemuslikud puhtama ja tõhusama sõidukikasutuse või ummikute vähendamise stimuleerimise seisukohast.
- (3) Otseselt teede kasutamisega seotud teemaksud on selliste eesmärkide saavutamiseks tunduvalt sobivamad. Direktiivi 1999/62/EÜ artikli 7k kohaselt võivad liikmesriigid, kes kehtestavad teemaksud, tagada riigi veoettevõtjatele asjakohase hüvitise.
- (4) Sõidukimaksud on kulu, mida maanteetranspordi sektor peab praeguse seisuga igal juhul kandma, isegi kui liikmesriikides kehtestatakse teemaksud. Seega võivad sõidukimaksud tõkestada teemaksude kehtestamist.
- (5) Seepärast tuleks liikmesriikidele anda rohkem võimalusi sõidukimaksude alandamiseks, eelkõige direktiivis 1999/62/EÜ sätestatud miinimummäärade vähendamise kaudu. Eri liikmesriikides asuvate transpordiettevõtjate vahelise konkurentsi moonutamise riski leevendamiseks peaks selline vähendamine toimuma järkjärguliselt.
- (6) Seepärast tuleks direktiivi 1999/62/EÜ vastavalt muuta,

¹¹ ELT C , , lk .

¹² ELT C , , lk .

¹³ 28. märtsi 2011. aasta valge raamat „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“ (KOM(2011) 144 (lõplik)).

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 1999/62/EÜ muudetakse järgmiselt.

- (1) II peatüki pealkiri asendatakse järgmisega:
„Raskete kaubaveokite suhtes kohaldatavad sõidukimaksud“;
- (2) artikli 3 lõikes 1 asendatakse sissejuhatav osa järgmisega:
„Artikli 1 punktis a osutatud sõidukimaksud on järgmised:“;
- (3) I lisa muudetakse vastavalt käesoleva direktiivi lisale.

Artikkel 2

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid. Nad edastavad kõnealuste normide teksti viivitamata komisjonile.
Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nendesse normidesse või nende normide ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.
2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetud põhiliste õigus- ja haldusnormide teksti.

Artikkel 3

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

*Nõukogu nimel
eesistuja*