



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 31.5.2017
COM(2017) 276 final

2017/0115 (CNS)

Ehdotus

NEUVOSTON DIREKTIIVI

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

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Tehokas ja luotettava liikennejärjestelmä on olennaisen tärkeä sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan kannalta ja yksi talouden keskeinen sektori. Tieliikenne on merkittävimmässä asemassa maaliikennejärjestelmässä, mutta se aiheuttaa monia sosioekonomisia ja ympäristöhaasteita (esim. ilmastonmuutos, ilmansaasteet, melu ja ruuhkat). Kuljettuun matkaan perustuvat tiemaksut voivat olla keskeinen tekijä, jolla kannustetaan puhtaampaa ja tehokkaampaa liikennettä, ja niiden johdonmukainen suunnittelu on olennaisen tärkeää, jotta voidaan varmistaa tienkäyttäjien tasapuolinen kohtelu ja infrastruktuurin kestävä rahoitus.

Direktiivissä 1999/62/EY¹ (eurovinjettidirektiivi) säädetään yksityiskohtaiset oikeudelliset puitteet verojen ja maksujen kantamiselle raskailta tavarankuljetusajoneuvoilta tiettyjen teiden käytöstä. Direktiivillä pyritään poistamaan jäsenvaltioiden kuljetusyritysten väliset kilpailun vääristymät yhdenmukaistamalla asteittain ajoneuvoverot ja ottamalla käyttöön oikeudenmukainen järjestely infrastruktuurin käyttömaksujen perimiseksi. Siinä vahvistetaan ajoneuvoverojen vähimmäistasot raskaille tavarankuljetusajoneuvoille ja määritellään infrastruktuurin käyttömaksujen perimistä koskevat yksityiskohtaiset säännöt, mukaan lukien maksujen porrastaminen ajoneuvojen ympäristöominaisuuksien mukaan.

Luonteeltaan vuotuiset ajoneuvoverot ovat maksuja, jotka liittyvät ajoneuvon rekisteröintiin veronmaksajan puolesta tiettyinä aikoina, eivätkä ne sellaisenaan heijasta mitään tiettyä infrastruktuurin käyttöä. Samoista syistä ajoneuvoverot eivät ole tehokkaita, kun pyritään edistämään vähäpäästöisempää ja tehokkaampaa liikennettä tai vähentämään ruuhkia. Tietullit sopivat paljon paremmin näiden tavoitteiden saavuttamiseen, koska ne liittyvät suoraan teiden käyttöön.

Ajoneuvoverot ovat kuluerä, joka toimialan on toistaiseksi maksettava joka tapauksessa, vaikka jäsenvaltioissa kannettaisiin tietulleja. Ajoneuvoverot voivatkin haitata tietullien käyttöönottoa.

Sen vuoksi jäsenvaltioille olisi annettava enemmän liikkumavaraa alentaa ajoneuvoveroja, mikä tapahtuu alentamalla direktiivissä 1999/62/EY vahvistettuja vähimmäismääriä. Jotta voitaisiin minimoida kuljetusyritysten välisen kilpailun vääristymisen riski, vähimmäismäärien alentamisen pitäisi tapahtua asteittain.

Tämä aloite edistää sääntelyn toimivuutta ja tuloksellisuutta koskevaa REFIT-ohjelmaa keventämällä rasitteita, jotka liittyvät raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ajoneuvoverojen vähimmäistasoon.

• Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa

Tämä ehdotus esitetään yhdessä toisen ehdotuksen kanssa, jossa käsitellään direktiivin 1999/62/EY III luvussa (Tietullit ja käyttäjämaksut) esiintyviä puutteita, jotta voidaan täyttää paremmin tietyt direktiivissä asetetut tavoitteet. Kyseisellä toisella ehdotuksella edistetään

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 1999/62/EY, annettu 17 päivänä kesäkuuta 1999, verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä (EYVL L 187, 20.7.1999, s. 42).

erityisesti tietullien käyttöönottoa. Tietullit ovat eräänlaisia kuljettuun matkaan liittyviä tiemaksuja.

Myös tämän ehdotuksen taustalla on sama perustavoite eli muuttaa direktiivin II lukua, joka koskee raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ajoneuvoveroa. Ehdotettu muutos koostuu ajoneuvoverojen vähimmäismäärien asteittaisesta alentamisesta nolnaan. Tämä tapahtuu viiden peräkkäisen vuoden aikana viidessä eri vaiheessa siten, että kussakin vaiheessa nykyistä vähimmäistasoa alennetaan 20 prosenttia. Tarkoituksena on tarjota kannustin kuljettuun matkaan perustuviin tiemaksuihin siirtymiselle eli tietullien käyttöönotolle.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Aloite on osa energiaunionin perustamiseen tähtääviä komission toimia sekä vähäpäästöistä liikennettä koskevia ehdotuksia². Näihin lukeutuvat muun muassa henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöjä koskevien asetusten tarkistaminen, kuorma-autojen ja linja-autojen hiilidioksidipäästöjen sertifiointia ja seuranta/raportointia koskevat ehdotukset sekä näihin liittyvät aloitteet tieliikenteen alalla, erityisesti yhteentoimivia sähköisiä tietullipalveluja koskevan lainsäädännön tarkistaminen sekä tavaraliikenteen ja linja-autoliikenteen sisämarkkinoita koskevien sääntöjen tarkistaminen.

Ehdotetut muutokset vastaavat vuoden 2011 liikenteen valkoisen kirjan³ tavoitteita. Valkoisessa kirjassa peräankuulutettiin ”saastuttaja maksaa”- ja ”käyttäjä maksaa” -periaatteiden täysimääräistä soveltamista, jotta voidaan varmistaa kestävämpi liikenne ja infrastruktuurin rahoitus.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

- **Oikeusperusta**

Direktiivin 1999/62/EY oikeusperusta on EY:n perustamissopimuksen 71 ja 93 artikla (nykyinen 91 ja 113 artikla).

Direktiivin säännökset, joihin tämä ehdotus vaikuttaa, liittyvät raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ajoneuvoveroon. Tähän alaan sovelletaan SEUT-sopimuksen 113 artiklaa.

Muiden direktiivin säännösten muuttaminen kuuluu SEUT-sopimuksen 91 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan, ja niitä käsitellään edellä mainitussa erillisessä lainsäädäntöehdotuksessa.

- **Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)**

SEUT-sopimuksen mukaan EU ja jäsenvaltiot jakavat toimivallan liikennealan sääntelyssä (4 artiklan 2 kohdan g alakohta) ja sisämarkkinoiden sääntelyssä (4 artiklan 2 kohdan a alakohta). Voimassa olevien vähimmäistasojen asteittaisen alentamisen täytyy kuitenkin tapahtua unionin toimesta.

Ilman EU:n toimia jäsenvaltioiden pitäisi jatkossakin soveltaa ajoneuvoverojen vähimmäistasoja, vaikka ne ovat ottaneet käyttöön tai aikovat ottaa käyttöön sopivamman välineen kattamaan infrastruktuurikustannukset, jotka liittyvät suoraan infrastruktuurin

² COM(2016) 501 final: Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskeva eurooppalainen strategia.

³ COM(2011) 144 final: Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää.

tiettyyn käyttöön. Tämä velvoite voisi estää niitä myöntämästä tavaraliikenteelle samassa suhteessa ajoneuvoveron alennuksia korvauksena lisäkustannuksista, joita saattaa aiheutua kyseisen välineen käyttöön otosta raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen osalta.

- **Suhteellisuusperiaate**

Ehdotettu toimenpide edistää ainoastaan asetettujen tavoitteiden saavuttamista, eli ”saastuttaja maksaa”- ja ”käyttäjä maksaa” -periaatteiden johdonmukaista soveltamista, eikä siinä ylitetä sitä, mikä on tätä varten tarpeen.

Direktiivin II lukuun tehtävä muutos on tarpeen, jotta jäsenvaltiot voivat asteittain alentaa raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ajoneuvoveroja.

- **Toimintatavan valinta**

Koska muutettava säädös on direktiivi, muutossäädöksen on periaatteessa oltava samanmuotoinen.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTEN ARVIOINTIEN TULOKSET

- **Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

Komissio julkaisi direktiiviä 1999/62/EY koskevan arviointinsa⁴ vuonna 2013. Ulkopuolinen arviointi *Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995*⁵ julkaistiin tammikuussa 2014. Näissä arvioinneissa yksilöitiin erilaisia ongelmia, jotka liittyvät tiemaksujen perimiseen raskailta tavarankuljetusajoneuvoilta nykyisessä lainsäädäntökehyksessä. Kaikkia näitä ongelmia käsitellään rinnakkaisessa ehdotuksessa, joka koskee direktiivin III luvun muuttamista, kun taas tämän aloitteen päätarkoituksena on helpottaa matkaperusteisten tiemaksujen soveltamista.

Tiemaksut on otettu jossain muodossa käyttöön 24 jäsenvaltiossa ja yleisesti on siirrytty koko verkon laajuisiin matkaperusteisiin tietulleihin, mutta siirtyminen on ollut hidasta ja järjestelmät ovat edelleen epäyhtenäisiä unionin alueella. Arvioinnissa havaittiin suuria eroja kansallisissa tiemaksukäytännöissä ja tultiin siihen johtopäätökseen, että puuttuva yhdenmukaistaminen maksujen tyypissä (aikaperusteiset vinjetit tai matkaperusteiset tietullit) ja käytetyssä maksujen perintäteknologiassa aiheuttaa ylimääräistä hallinnollista taakkaa ja kustannuksia sekä viranomaisille että käyttäjille.

Vuonna 2013 komissio julkaisi yhteenvedon⁶ toimenpiteistä, ajoneuvoverot mukaan luettuina, joiden tavoitteena oli liikenteen ulkoisten kustannusten sisällyttäminen hintoihin tai niiden vähentäminen.

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Sidosryhmien kuulemiset toteutettiin 11. joulukuuta 2002 julkaistussa komission tiedonannossa (COM(2002) 704 final) esitettyjen konsultointiprosessiin sovellettavien vähimmäisvaatimusten mukaisesti.

⁴ Verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY, sellaisena kuin se on muutettuna, jälkiarviointi (SWD(2013) 1 final).

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

⁶ SWD(2013) 269 final, direktiivin 1999/62/EY 11 artiklan 4 kohdan mukainen kertomus

Kuulemisessa käytettiin avoimia ja kohdennettuja kuulemismenetelmiä ja erilaisia kuulemisvälineitä.

- 1) ”Sinun äänesi Euroopassa” -sivustolla järjestettiin 12 viikkoa kestänyt avoin julkinen verkkokuuleminen kyselylomakkeiden pohjalta.

Avoin julkinen kuuleminen oli avoinna 8. heinäkuuta – 5. lokakuuta, mutta myös myöhästyneet vastaukset hyväksyttiin. Kyselylomakkeet laadittiin arvioinnissa havaittujen ongelmien perusteella, ja niihin sisältyi kysymyksiä tiemaksujen (verot ja muut maksut) oikeudenmukaisuudesta.

Komissio sai kysymyslomakkeisiin 135 vastausta ja 48 oheisasiakirjaa. Vastauksia esittivät erilaiset sidosryhmät, kuten kuljetusyritykset (42 %), kuluttajat/kansalaiset (14 %), viranomaiset (13 %), rakennusala (7 %), julkisen liikenteen järjestöt (4 %) ja tietullipalvelujen/-ratkaisujen tarjoajat (4 %).

- 2) Tiettyjen sidosryhmien ja asiantuntijoiden kohdennettua kuulemista jatkettiin koko vaikutustenarviointiprosessin ajan, ja siihen sisältyi:

- a) komission syys–lokakuussa 2015 järjestämä sarja teemakohtaisia seminaareja sidosryhmien ja jäsenvaltioiden kanssa;
- b) 19. huhtikuuta 2016 järjestetty tieliikennealoitteita käsittelevä konferenssi;
- c) 21 sidosryhmien edustajien haastattelua; haastateltavat valittiin erityisten tietotarpeiden perusteella, ja haastattelut toteutti vaikutustenarvioinnin taustaselvityksen tehnyt toimeksisaaja.

Tiivistelmä saaduista vastauksista ja tulosten käytöstä

Suurin osa vastaajista oli sitä mieltä, että erilaiset verot ja maksujärjestelmät voivat aiheuttaa markkinoiden vääristymistä, minkä vuoksi ne kannattavat niiden yhdenmukaistamista EU:n tasolla.

Jotkin sidosryhmät totesivat, että yhtäältä ajoneuvoverojen ja toisaalta tiemaksujen määrääminen kaksinkertaistaa hallinnollisen rasitteen. Sidosryhmät katsoivat, että tiemaksuja koskevien sääntöjen yhdenmukaistaminen EU:n tasolla olisi ihanteellinen ratkaisu, sillä se tekisi kilpailusta oikeudenmukaisempaa sen sijaan, että järjestelmä suosii alhaisemman verotuksen maissa sijaitsevia yrityksiä.

Monet haastatelluista sidosryhmien edustajista korostivat myös sitä, että jos tien käytöstä perittävistä maksuista aiheutuu lisäkustannuksia, korvaukseksi olisi alennettava muita liikenneveroja.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Ongelmanmäärittely perustui arviointeihin, joissa käytettiin osittain ulkopuolista asiantuntemusta (*Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995, Update of the Handbook on external costs of transport*⁷), jota täydennettiin lisäselvityksillä.

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

Lisäksi vuonna 2012 tehtiin tutkimus⁸ toimenpiteistä liikenteen ulkoisten kustannusten sisällyttämiseksi hintoihin.

Ulkopuolinen toimeksisaaja teki vaikutustenarviointia varten taustaselvityksen⁹, joka valmistui huhtikuussa 2017.

- **Vaikutustenarviointi**

Aloitteesta on tehty vaikutustenarviointi, joka on saanut sääntelyntarkastelulautakunnalta myönteisen lausunnon, tietyin varauksin. Huomautukset on otettu huomioon tarkistetussa vaikutustenarvioinnissa, ja mukautukset selostetaan vaikutustenarviointiraportin liitteessä I. Arvioinnissa tarkasteltiin neljää toimintavaihtoehtoa, joissa sääntelyn taso kasvaa siten, että peräkkäiset vaihtoehdot 1–4 rakentuvat aina edellisiin vaihtoehtoihin. Verotukseen liittyvät toimenpiteet analysoitiin yhdessä tiemaksuihin liittyvien toimenpiteiden kanssa.

Toimintavaihtoehtoon 1 sisältyy lainsäädännön muutoksia, joilla saatetaan ajan tasalle ainoastaan jotkin direktiivin säännökset ja laajennetaan sen soveltamisala linja-autoihin, pakettiautoihin, pienoisbusseihin ja henkilöautoihin, jotta kaikkiin havaittuihin ongelmiin voidaan puuttua. Muutokset liittyvät direktiivin III luvun (Tietullit ja käyttäjämaksut) vaatimusten saattamiseen ajan tasalle. Toimintavaihtoehdolla 1 ei olisi ollut vaikutusta direktiivin II lukuun.

Toimintavaihtoehdossa 2 raskaiden ajoneuvojen aikaperusteisista maksuista luovutaan asteittain hiilidioksidi- ja epäpuhtauspäästöihin liittyvien ongelmien ratkaisemiseksi ottamalla matkaperusteiset maksut käyttöön entistä laajemmin.

Toimintavaihtoehtoon 3 (alavaihtoehdot a ja b) sisältyy kevyitä ajoneuvoja koskevia lisätoimenpiteitä, joissa puututaan kaupunkien välisiin ruuhkiin (vaihtoehdot 3a ja 3b) sekä kaikkien ajoneuvojen hiilidioksidi- ja epäpuhtauspäästöihin (vain vaihtoehto 3b).

Toimintavaihtoehdossa 4 ulkoisiin kustannuksiin perustuvista maksuista tulisi pakollisia raskaille ajoneuvoille, ja kaikkien ajoneuvojen osalta poistettaisiin asteittain mahdollisuus soveltaa aikapohjaisia maksuja, jolloin mahdollisia olisivat enää ainoastaan matkaperusteiset maksut.

Toinen, kolmas ja neljäs vaihtoehto sisältävät myös mahdollisuuden alentaa raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen vuotuista ajoneuvoveroa alle direktiivin mukaisten nykyisten vähimmäistasojen siinä tapauksessa, että tietyssä jäsenvaltiossa niihin sovelletaan matkaperusteisia maksuja. Vaikutustenarvioinnissa todettiin, että riippuen siitä, mitä valintoja jäsenvaltiot ovat tehneet matkaperusteisten tiemaksujen käyttöönottoon liittyen, ajoneuvoveron alentamismahdollisuus voi pienentää kuljetusyrittäjien rasitetta noin 2 miljardilla eurolla (verrattuna summaan, jonka ne tällä hetkellä maksavat raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen veroina (noin 3 miljardia euroa)).

Kun oletetaan, että nykyiset aikaperusteiset maksujärjestelmät korvataan matkaperusteisilla järjestelmillä toimintavaihtoehdoissa 2–4 (vaihtoehtoisesti jäsenvaltiot voivat olla perimättä maksuja), vaikutustenarviointi osoitti selvästi, että toimintavaihtoehto 4 oli tehokkain, mutta sen hyödyt tulisivat suurimmin kustannuksin. Toimintavaihtoehto 1 edistäisi tavoitteiden

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

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

saavuttamista vain hyvin rajallisesti, joskin lähes ilman kustannuksia. Toimintavaihtoehtoissa 2 ja 3 taloudelliset, sosiaaliset ja ympäristövaikutukset ovat paremmin tasapainossa, ja tulokset saavutettaisiin kohtuullisin kustannuksin.

Vaikutustenarvioinnissa parhaana vaihtoehtona pidettiin toimintavaihtoehtoa 3b eli alavaihtoehtoa, johon sisältyy kevyiden ajoneuvojen maksujen porrastus hiilidioksidi- ja epäpuhkauspäästöjen mukaan. Sitä voitaisiin mahdollisesti täydentää vaatimuksella, jonka mukaan raskailta ajoneuvoilta olisi perittävä ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja ainakin osassa verkkoa ja kevyiden ajoneuvojen aikaperusteiset maksut olisi poistettava riittävän pitkän ajan kuluessa. Nämä toimenpiteet on sisällytetty tähän ehdotukseen, joka sijoittuu siis toimintavaihtoehtojen 3b ja 4 väliin mutta lähemmäs vaihtoehtoa 4.

Toimintavaihtoehdot 3b ja 4 vähentäisivät ruuhkien aiheuttamia kustannuksia 2,5–6 prosenttia eli 9–22 miljardia euroa vuoteen 2030 mennessä, kasvattaisivat tietullituloja 10–63 miljardilla eurolla vuodessa ja auttaisivat kasvattamaan tieinvestointeja 25–260 prosentilla lähtötasoon verrattuna.

Ne vähentäisivät merkittävästi tieliikenteen hiilidioksidi-, NO_x- ja hiukkaspäästöjä. Tästä aiheutuisi kansanterveyteen myönteinen vaikutus, joka on suhteessa ilmansaasteiden vähennykseen, ja se vähentäisi ilmansaasteisiin ja onnettomuuksiin liittyviä kustannuksia 370 miljoonalla – 1,56 miljardilla eurolla vuoteen 2030 mennessä, nykyarvona ilmaistuna.

Toimintavaihtoehdot 3b ja 4 mahdollistaisivat 62 000 – 152 000 uuden työpaikan luomisen, jos vain 30 prosenttia kasvaneista tietullituloista investoidaan takaisin teiden kunnossapitoon. Kaikki vaihtoehdot edistäisivät lisäksi EU:n kansalaisten tasapuolista kohtelua puolittamalla lyhytaikaisten vinjettien hinnan.

Toimintavaihtoehdot 3a ja 3b kasvattaisivat tavaraliikenteen kuljetuskustannuksia 1,1 prosenttia, kun taas matkustajaliikenteen kustannukset säilyisivät ennallaan. Toimintavaihtoehdossa 4 matkustaja- ja tavaraliikenteen kustannukset voisivat kasvaa 1,3–2,0 prosenttia riippuen siitä, kuinka laajasti matkaperusteiset maksut otetaan käyttöön jäsenvaltioissa (mahdollisesti myös niissä jäsenvaltioissa, joissa ei nykyisin peritä maksuja tietyiltä ajoneuvoluokilta). Viranomaisen olisi katettava uusien tietullijärjestelmien käyttöönotosta tai nykyisten järjestelmien laajentamisesta aiheutuvat kustannukset, jotka olisivat kaikissa asianomaisissa jäsenvaltioissa yhteensä 2–3,7 miljardia euroa vuoteen 2030 mennessä. Tiemaksujen laajentaminen uusiin verkon osiin ja uusiin käyttäjäryhmiin kasvattaisi säännösten noudattamisesta tienkäyttäjille aiheutuvia kustannuksia 198–850 miljoonalla eurolla vuodessa vuodesta 2025 eteenpäin.

Vaikutukset pk-yrityksiin, mukaan lukien koko maanteiden tavaraliikennesektori, olisivat rajalliset, sillä tiemaksut muodostavat vain pienen osan kuljetusten kokonaiskustannuksista. Mahdollinen kustannusnousu joko siirretään asiakkaille tai se voidaan korvata veronalennuksilla, jotka mahdollistetaan muuttamalla direktiivin II lukua.

• **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Tämä ehdotus antaisi jäsenvaltioille mahdollisuuden alentaa asteittain sellaisten raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen vuotuisia ajoneuvoveroja, joiden suurin sallittu kokonaispaino on yli 12 tonnia. Tämä muutos yhdistettynä ehdotukseen poistaa asteittain käytöstä aikaperusteiset käyttömaksut voisi varmistaa sujuvan siirtymisen kiinteämääräisten verojen ja maksujen järjestelmästä käyttöön perustuvaan maksujärjestelmään, joka on edistyskykyisempi, oikeasuhteisempi ja mukautuvampi.

Matkaperusteisten järjestelmien soveltamisen seurauksena mahdollisesti kohoavia tiemaksuja voitaisiin korvata veronalennuksilla, jotka koskevat kuljetusyritysten raskaista tavarankuljetusajoneuvoista maksamaa ajoneuvoveroa. Kyseiset kuljetusyritykset ovat kaikki pk-yrityksiä ja useimmissa tapauksissa mikroyrityksiä.

Tämä aloite voisi parantaa jonkin verran kuljetusalan kilpailukykyä, sillä se alentaisi niiden jäsenvaltioiden toimijoille aiheutuvia omistuskustannuksia, jotka päättävät alentaa ajoneuvoveroa. Jos jokin jäsenvaltio päättää siirtymäkauden päätyttyä poistaa veron kokonaan, tämä myös vähentäisi hallinnollisia ja sääntelyrasitteita.

- **Perusoikeudet**

Ehdotuksessa kunnioitetaan perusoikeuksia ja otetaan huomioon erityisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjassa tunnustetut periaatteet.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia unionin talousarvioon.

5. LISÄTIEDOT

- **Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt**

Vaikutustenarviointiraportissa luetellaan seitsemän keskeistä indikaattoria, joita käytetään poliittisten päätavoitteiden suhteen saavutetun edistymisen seurannassa: raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen kehitys; maksullisen tieinfrastruktuurin tila; tienkäyttäjien sosiaalisten kustannusten oikeasuhteisuus ja kattavuus; ja ruuhkautumisaste EU:n kaupunkien välisessä verkossa.

Lainsäädännön vaikutuksia olisi arvioitava perinpohjaisesti, kun kaikki muutokset on toteutettu. Tällainen arviointi olisi asianmukaista toteuttaa viiden vuoden kuluttua siitä, kun uutta kehystä aletaan soveltaa kokonaisuudessaan. Välivaiheiden vaikutuksia voitaisiin arvioida aikaisemmin.

- **Selittävät asiakirjat (direktiivien osalta)**

Kun otetaan huomioon ehdotuksen soveltamisala ja se, että sillä ainoastaan muutetaan direktiiviä 1999/62/EY, jonka kaikki jäsenvaltiot ovat siirtäneet kokonaisuudessaan kansalliseen lainsäädäntöön, ei vaikuta olevan perusteltua tai oikeasuhteista vaatia selittäviä asiakirjoja.

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Ehdotuksessa käsitellään seuraavia asioita:

II luku – Otsikko

Direktiivin II luvun otsikkoa muutetaan sen selventämiseksi, että direktiivin soveltamisalan laajentamisen ja direktiivin tiettyjen muiden säännösten muuttamisen seurauksena kyseisen luvun säännökset koskevat vain raskaita tavarankuljetusajoneuvoja.

3 artikla – Ajoneuvoverojen soveltamisala

Kohdan 1 ensimmäistä virkettä muutetaan, jotta se viittaa soveltamisalan osalta muutetun direktiivin oikeaan kohtaan, 1 artiklan a alakohtaan.

Liite I

Tässä ehdotuksessa liite I jaetaan useisiin peräkkäisiin taulukoihin, mikä kuvastaa vähimmäisverokantojen asteittaista alentamista viiden vuoden aikana. Ensimmäinen taulukko vastaa voimassa olevan liitteen I ehtoja, kun taas viisi muuta taulukkoa sisältävät luvut, joita alennetaan voimassa oleviin verokantoihin nähden soveltuvien osien 20 prosenttia kerrallaan.¹⁰

¹⁰ Ehdotus ei luonnollisesti koske vähimmäistasoja, jotka ovat tällä hetkellä 0 euroa.

Ehdotus

NEUVOSTON DIREKTIIVI**verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen
infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta tiettyjen
ajoneuvoveroa koskevien 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 lainsäätämisyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottaa huomioon Euroopan parlamentin lausunnon¹¹,ottaa huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹²,

noudattaa erityistä lainsäätämisyksitystä,

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) Vuotuiset ajoneuvoverot ovat luonteeltaan vastikkeettomia maksuja, jotka liittyvät ajoneuvon rekisteröintiin veronmaksajan puolesta tiettyä aikana, eivätkä ne sellaisenaan heijasta mitään tiettyä infrastruktuurin käyttöä. Samoista syistä ajoneuvoverot eivät ole tehokkaita, kun pyritään edistämään vähäpäästöisempää ja tehokkaampaa liikennettä tai vähentämään ruuhkia.
- (3) Koska tietullit liittyvät suoraan teiden käyttöön, ne sopivat paljon paremmin näiden tavoitteiden saavuttamiseen. Direktiivin 1999/62/EY 7k artiklan mukaisesti jäsenvaltiot, jotka ottavat käyttöön tietulleja, voivat säätää asianmukaisesta korvauksesta kansallisille kuljetusyrityksille.
- (4) Ajoneuvoverot ovat kuluerä, joka toimialan on toistaiseksi maksettava joka tapauksessa, vaikka jäsenvaltioissa kannettaisiin tietulleja. Ajoneuvoverot voivatkin haitata tietullien käyttöönottoa.
- (5) Sen vuoksi jäsenvaltioille olisi annettava enemmän liikkumavaraa alentaa ajoneuvoveroja, mikä tapahtuu alentamalla direktiivissä 1999/62/EY vahvistettuja vähimmäismääriä. Jotta voitaisiin minimoida eri jäsenvaltioihin sijoittautuneiden

¹¹ EUVL C , , s. .¹² EUVL C , , s. .¹³ Valkoinen kirja ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää”, 28.3.2011, COM(2011) 144 final.

kuljetusyritysten välisen kilpailun vääristymisen riski, vähimmäismäärien alentamisen pitäisi tapahtua asteittain.

(6) Direktiiviä 1999/62/EY olisi sen vuoksi muutettava,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 1999/62/EY seuraavasti:

1) Korvataan II luvun otsikko seuraavasti:

”Raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ajoneuvovero”

2) Korvataan 3 artiklan 1 kohdan johdantolause seuraavasti:

”Ajoneuvoverot, joita tarkoitetaan 1 artiklan a alakohdassa, ovat seuraavat:”

3) Muutetaan liite I tämän direktiivin liitteen mukaisesti.

2 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään päivänä kuuta . Niiden on viipymättä toimitettava nämä 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 artikla

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

artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

*Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja*