I

(Tiedonantoja)

NEUVOSTO

Neuvoston 18 päivänä tammikuuta 1999 vahvistama

YHTEINEN KANTA (EY) N:o 14/1999

neuvoston direktiivin 1999/…/EY antamiseksi verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä

(1999/C 58/01)

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 75 artiklan 1 kohdan ja 99 artiklan,

ottaa huomioon komission ehdotuksen [1],

ottaa huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon [2],

noudattaa perustamissopimuksen 189 c artiklassa määrättyä menettelyä [3],

sekä katsoo, että

1) jäsenvaltioiden kuljetusyritysten välisen kilpailun vääristymien poistaminen edellyttää sekä maksujärjestelmien yhdenmukaistamista että oikeudenmukaisen järjestelyn käyttöönottoa infrastruktuurikustannusten veloittamiseksi liikenteenharjoittajilta,

2) nämä tavoitteet voidaan saavuttaa ainoastaan asteittain,

3) kivennäisöljyjen valmisteverojen rakenteiden yhdenmukaistamisesta 19 päivänä lokakuuta 1992 annetulla neuvoston direktiivillä 92/81/ETY [4], ja kivennäisöljyjen valmisteverojen määrien lähentämisestä 19 päivänä lokakuuta 1992 annetulla neuvoston direktiivillä 92/82/ETY [5], saavutettiin tietty yhdenmukaisuuden taso maksujärjestelmien osalta,

4) Euroopan yhteisöjen tuomioistuin kumosi 5 päivänä heinäkuuta 1995 antamassaan tuomiossa asiassa C-21/94, parlamentti v. neuvosto [6], tiettyjen maanteiden tavaraliikenteeseen tarkoitettujen ajoneuvojen verotuksen sekä tiettyjen infrastruktuurien käytöstä perittävien tie- ja käyttömaksujen soveltamisesta jäsenvaltioissa 25 päivänä lokakuuta 1993 annetun neuvoston direktiivin 93/89/ETY [7] pitäen direktiivin vaikutukset voimassa siihen asti, kunnes neuvosto on antanut uuden direktiivin; sen vuoksi direktiivi 93/89/ETY korvataan tällä direktiivillä,

5) nykyisissä olosuhteissa kansallisten maksujärjestelmien mukauttaminen olisi rajoitettava kokonaismassaltaan tietyn rajan ylittäviin hyötyajoneuvoihin,

6) tämän vuoksi on suotavaa vahvistaa vähimmäismäärät nykyään jäsenvaltioissa sovellettaville tai ne mahdollisesti korvaaville ajoneuvoveroille,

---

(1) EYVL C 59, 26.2.1997, s. 9.
(2) EYVL C 206, 7.7.1997, s. 17.
(3) Euroopan parlamentin lausunto annettu 17. heinäkuuta 1997 (EYVL C 286, 22.9.1997, s. 217), neuvoston yhteinen kanta vahvistettu 18 päivänä tammikuuta 1999 ja Euroopan parlamentin päätös, tehty … (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).
(4) EYVL L 316, 31.10.1992, s. 12. direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 94/74/EY (EYVL L 365, 31.12.1994, s. 46).
(5) EYVL L 316, 31.10.1992, s. 19, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 94/74/EY.
(6) Kok. 1995, I-1827.
(7) EYVL L 279, 12.11.1993, s. 32.

7) tiestöä vähemmän vahingoittavien ja vähemmän saastuttavien ajoneuvojen käyttöä olisi edistettävä verojen ja maksujen suuremmalla porrastamisella siten, että porrastaminen ei häiritse sisämarkkinoiden toimintaa,

8) on aiheellista sallia muutamien jäsenvaltioiden siirtymäkauden aikana poiketa vähimmäisvaatimuksista tämän direktiivin vaatimuksiin mukautumisen helpottamiseksi,

9) tiettyihin kotimaan paikalliskuljetuksiin, joiden vaikutus yhteisön kuljetusmarkkinoihin on vähäinen, sovelletaan tällä hetkellä alennettua ajoneuvoveroa; kitkattoman siirtymävaiheen varmistamiseksi jäsenvaltioiden olisi sallittava vahvistaa väliaikaisia poikkeuksia vähimmäismääristä,

10) jäsenvaltioiden olisi sallittava soveltaa alennettuja ajoneuvoveroja tai verovapautuksia sellaisiin ajoneuvoihin, joiden käyttö ei todennäköisesti vaikuta yhteisön kuljetusmarkkinoihin,

11) tiettyjen erityistilanteiden huomioon ottamiseksi olisi vahvistettava menettely, jonka mukaan jäsenvaltioiden sallitaan pitää voimassa muut verovapautukset tai veronalennukset,

12) nykyisiä kilpailun vääristymiä ei voida poistaa ainoastaan yhdenmukaistamalla veroja tai polttoaineveroja, mutta siihen saakka kun teknisesti ja taloudellisesti asianmukaisemmat maksumuodot otetaan käyttöön, vääristymiä voidaan lieventää antamalla mahdollisuus jatkaa moottoriteiden tietullien ja/tai käyttäjämaksujen kantamista tai ottaa ne käyttöön; lisäksi jäsenvaltioiden olisi saatava kantaa maksuja siltojen, tunnelien ja vuoristosolien käytöstä,

13) Alppien teiden erityisolosuhteiden vuoksi jonkin jäsenvaltion voi olla syytä jättää soveltamatta käyttäjämaksujärjestelmää jollakin tarkoin määritellyllä moottoritieverkkonsa osalla, jotta voitaisiin soveltaa infrastruktuuriin perustuvia maksuja,

14) tietullit ja käyttäjämaksut eivät saa olla syrjiviä eikä niistä saa aiheutua liiallisia muodollisuuksia tai esteitä sisärajoilla; sen vuoksi olisi toteutettava asianmukaiset toimenpiteet, jotta tietullit ja käyttäjämaksut voidaan maksaa milloin tahansa ja erilaisilla maksuvälineillä,

15) käyttäjämaksujen määrien olisi perustuttava kyseisen infrastruktuurin käytön kestoon, ja niiden olisi oltava porrastettuja sen mukaan, millaisia kustannuksia maantieajoneuvot aiheuttavat,

16) Kreikassa rekisteröityihin ajoneuvoihin olisi tilapäisesti sovellettava alennettuja käyttäjämaksuja maan geopoliittisen aseman huomioon ottamiseksi,

17) tietullien ja käyttäjämaksujen yhdenmukaisen soveltamisen varmistamiseksi olisi säädettävä tietyistä niiden soveltamistapaa koskevista säännöistä, kuten kyseisten maksujen alaisen infrastruktuurin ominaisuuksista, tiettyjen maksujen enimmäistasoista sekä muista noudatettavista yleisedellytyksistä; painotettujen keskimääräisten tietullien olisi perustuttava asianomaisen infrastruktuuriverkon rakennus-, käyttö- ja kehittämiskustannuksiin,

18) on säädettävä, että jäsenvaltiot voivat osoittaa osuuden tietullien ja käyttäjämaksujen määrästä ympäristönsuojeluun ja kuljetusverkkojen tasapainoiseen kehittämiseen, jos kyseinen määrä lasketaan tämän direktiivin säännösten mukaisesti,

19) euron käyttöön ottavien jäsenvaltioiden kansallisina valuuttayksikköinä tässä direktiivissä ilmaistut määrät vahvistetaan 1 päivänä tammikuuta 1999, jolloin euron arvosta päätetään euron ja euron käyttöönottavien jäsenvaltioiden valuuttojen välisistä muuntokursseista 31 päivänä joulukuuta annettavan neuvoston asetuksen (EY) N:o 2866/98 [1] mukaisesti; on aiheellista, että jäsenvaltiot, jotka eivät ota käyttöön euroa, tarkastelevat vuosittain kansallisina valuuttoina tässä direktiivissä ilmaistuja määriä ja mukauttavat niitä tarvittaessa vaihtokurssimuutosten mukaisesti; kansallisten valuuttojen vuosittaiset

[1] EYVL L 359, 31.12.1998, s. 1.

mukautukset eivät ole pakollisia, jos uusien vaihtokurssien muutosten soveltamisesta aiheutuva muutos on alle tietyn osuuden,

20) olisi sovellettava alueperiaatetta; kaksi tai useampi jäsenvaltio voi toimia yhdessä yhteisen käyttäjämaksujärjestelmän käyttöönottamiseksi, jollei tietyistä lisäedellytyksistä muuta johdu,

21) tämä direktiivi rajoittuu suhteellisuusperiaatteen mukaisesti siihen, mikä on tarpeen sen tavoitteiden saavuttamiseksi perustamissopimuksen 3 b artiklan kolmannen kohdan määräysten mukaisesti, ja

22) tämän direktiivin säännösten uudelleen tarkastelua ja tarvittaessa mukauttamista varten olisi vahvistettava tiukka aikataulu alueellisemman maksujärjestelmän kehittämiseksi,

ON ANTANUT TÄMÄN DIREKTIIVIN:

I LUKU

Yleiset säännökset

1 artikla

Tätä direktiiviä sovelletaan 2 artiklassa määritellyistä ajoneuvoista kannettaviin ajoneuvoveroihin, tietulleihin ja käyttäjämaksuihin.

Tämä direktiivi ei koske ajoneuvoja, joita käytetään kuljetuksiin yksinomaan jäsenvaltioiden Euroopan ulkopuolisilla alueilla.

Tämä direktiivi ei myöskään koske Kanariansaarilla, Ceutassa, Melillassa, Azoreilla tai Madeiralla rekisteröityjä ajoneuvoja, joita käytetään kuljetuksiin yksinomaan näillä alueilla tai näiden alueiden välillä sekä näiden alueiden ja Manner-Espanjan ja -Portugalin välillä.

2 artikla

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

a) 'moottoritiellä' tietä, joka on erityisesti suunniteltu ja rakennettu moottoriajoneuvoliikennettä varten ja jolle sen varrella olevilta kiinteistöiltä ei ole välittömiä liittymiä ja

   i) jolla on, yksittäisiä alueita lukuun ottamatta tai muutoin kuin tilapäisesti, molempiin ajosuuntiin kulkevat ajoradat, jotka erotetaan toisistaan joko maa-alueella, jota ei ole tarkoitettu liikenteelle, tai poikkeustapauksissa jollain muulla tavalla;

   ii) joka ei risteä samassa tasossa minkään tien, rautatien, raitiotien tai jalankulkutien kanssa;

   iii) jonka on erityisesti osoitettu olevan moottoritie;

b) 'tietullilla' tietyn summan maksamista siitä, että ajoneuvolla kuljetaan kahden paikan välinen matka käyttäen 7 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja infrastruktuureja; määrän on perustuttava kuljettuun matkaan sekä ajoneuvotyyppiin;

c) 'käyttäjämaksulla' tietyn summan maksamista, joka oikeuttaa ajoneuvon käyttämään tietyn ajan 7 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja infrastruktuureja;

d) 'ajoneuvolla' moottoriajoneuvoa tai auton ja puoliperävaunun yhdistelmää, joka on tarkoitettu ainoastaan tavarankuljetukseen maanteillä ja jonka suurin sallittu kokonaispaino on vähintään 12 tonnia;

e) 'EURO I -ajoneuvolla' ajoneuvoa, jonka ominaisuudet määritellään ajoneuvojen dieselmoottoreiden kaasumaisten ja hiukkasmaisten epäpuhtauspäästöjen vähentämistä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 3 päivänä joulukuuta 1987 annetun neuvoston direktiivin 88/77/ETY ([1]), liitteessä I olevan 8.3.1.1 kohdan taulukon rivillä A;

f) 'EURO II -ajoneuvolla' ajoneuvoa, jonka ominaisuudet määritellään direktiivin 88/77/ETY liitteessä I olevan 8.3.1.1 kohdan taulukon rivillä B.

([1]) EYVL L 36, 9.2.1988, s. 33, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 96/1/EY (EYVL L 40, 17.2.1996, s. 1).

LUKU II

Ajoneuvovero

3 artikla

1. Ajoneuvoverot, joita tarkoitetaan 1 artiklassa ovat seuraavat:

— Belgia: taxe de circulation sur les vèhicules automobiles/verkeersbelasting op de autovoertuigen

— Tanska: vægtafgift af motorkøretøjer mv.

— Saksa: Kraftfahrzeugsteuer

— Kreikka: Τέλη κυκλοφορίας

— Espanja:
a) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica
b) impuesto sobre actividades económicas (ainoastaan moottoriajoneuvoista kannettavien maksujen määrän osalta)

— Ranska:
a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers
b) taxe différentielle sur les véhicules à moteur

— Irlanti: vehicle excise duty

— Italia:
a) tassa automobilistica
b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica

— Luxemburg: taxe sur les véhicules automoteurs

— Alankomaat: motorrijtuigenbelasting

— Itävalta: Kraftfahrzeugsteuer

— Portugali:
a) imposto de camionagem
b) imposto de circulação

— Suomi: varsinainen ajoneuvovero/egentlig fordonsskatt

— Ruotsi: fordonsskatt

— Yhdistynyt kuningaskunta:
a) vehicle excise duty
b) motor vehicles license.

2. Jäsenvaltion, joka korvaa jonkun 1 kohdassa tarkoitetuista veroista toisella samankaltaisella verolla, on ilmoitettava siitä komissiolle, joka tekee tarvittavat mukautukset.

4 artikla

Kukin jäsenvaltio vahvistaa 3 artiklassa tarkoitettujen verojen kantamis- ja perimismenettelyt.

5 artikla

Ainoastaan rekisteröinnin suorittanut jäsenvaltio voi kantaa 3 artiklassa tarkoitetut verot siellä rekisteröidyistä ajoneuvoista.

6 artikla

1. Edellä 3 artiklassa tarkoitettujen verojen rakenteesta riippumatta jäsenvaltiot vahvistavat veromäärät siten, että kunkin liitteessä I tarkoitetun ajoneuvoluokan ja -alaluokan veromäärä ei alita liitteessä vahvistettua vähimmäismäärää.

Kreikka, Italia, Portugali ja Espanja voivat kahden vuoden ajan direktiivin voimaantulosta soveltaa alennettua vähimmäisveroa, jonka on kuitenkin kussakin tapauksessa oltava vähintään 65 prosenttia liitteessä I vahvistetuista vähimmäismääristä.

2. Jäsenvaltiot saavat soveltaa alennettuja määriä tai poikkeuksia seuraaviin ajoneuvoihin:

a) kansalliseen maanpuolustukseen tai väestönsuojeluun käytetyt ja palokuntien, muiden pelastuspalvelujen tai poliisin käyttämät ajoneuvot sekä teiden kunnossapitoon käytetyt ajoneuvot;

b) ajoneuvot, joita käytetään ainoastaan satunnaisesti ne rekisteröineen jäsenvaltion yleisillä teillä ja joita käyttävät sellaiset luonnolliset henkilöt tai oikeushenkilöt, joiden päätoimi ei ole tavaraliikenteen harjoittaminen, jos näillä ajoneuvoilla suoritetut kuljetukset eivät vääristä kilpailua ja jos komissio hyväksyy asian.

3. a) Neuvosto voi yksimielisesti komission esityksestä sallia jäsenvaltion jatkaa verovapautuksia tai ajoneuvoveron alennuksia sosiaalis-taloudel-

listen erityistoimintaperiaatteiden tai kyseisen valtion infrastruktuuriin liittyvien syiden perusteella. Tällaiset vapautukset tai alennukset voivat koskea ainoastaan kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröityjä ajoneuvoja, joita käytetään liikenteessä yksinomaan kyseisen valtion tarkkaan määritellyllä alueella.

b) Jäsenvaltio, joka haluaa jatkaa tällaisia vapautuksia tai alennuksia, ilmoittaa siitä komissiolle ja toimittaa komissiolle myös kaikki tarvittavat tiedot. Komissio ilmoittaa muille jäsenvaltioille ehdotetuista vapautuksista tai alennuksista kuukauden kuluessa.

Neuvoston katsotaan sallineen ehdotettujen vapautuksien tai alennusten jatkaminen, jolleivat komissio tai toiset jäsenvaltiot ole pyytäneet kahden kuukauden kuluttua siitä päivästä, jolloin muille jäsenvaltioille ilmoitettiin asiasta edellisen alakohdan mukaisesti, että neuvosto tutkii asian.

4. Rajoittamatta tämän artiklan 1 kohdan toisen alakohdan sekä 2 ja 3 kohdan sekä tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä 7 päivänä joulukuuta 1992 annetun neuvoston direktiivin 92/106/ETY [1] 6 artiklan soveltamista jäsenvaltiot eivät saa myöntää sellaisia poikkeuksia tai alennuksia 3 artiklassa tarkoitetuista veroista, jotka tekisivät maksettavan veromäärän alemmaksi kuin tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetut vähimmäismäärät.

III LUKU

Tietullit ja käyttäjämaksut

7 artikla

1. Jäsenvaltiot voivat säilyttää tai ottaa käyttöön tietullit ja/tai käyttäjämaksut 2—10 kohdassa vahvistettujen edellytysten mukaisesti.

2. a) Tietulleja ja käyttäjämaksuja kannetaan ainoastaan moottoriteiden tai muiden ominaisuuksiltaan moottoriteiden kaltaisten monikaistaisten teiden käyttäjiltä tai siltojen, tunneleiden ja vuoristosolien käyttäjiltä.

Jos jäsenvaltiossa ei kuitenkaan ole yleistä moottoritieverkostoa eikä ominaisuuksiltaan moottoritien kaltaisia kaksikaistaisia teitä, tietulleja ja käyttäjämaksuja voidaan kantaa kyseisen valtion tekniseltä kannalta ylimmän tieluokan käyttäjiltä.

b) Komission kuulemisen jälkeen ja tiettyihin, jäsenvaltioiden suunnittelemiin liikenteen alan lakeihin, asetuksiin ja hallinnollisiin määräyksiin etukäteen sovellettavasta tarkastelu- ja kuulemismenettelystä 21 päivänä maaliskuuta 1962 tehdyssä neuvoston päätöksessä [2] säädetyn menettelyn mukaisesti,

i) tietullit ja käyttäjämaksut voidaan kantaa myös perustieverkon muiden osuuksien käyttäjiltä, erityisesti

— kun turvallisuussyyt oikeuttavat sen,

— jäsenvaltioissa, joilla ei ole suurimmassa osassa valtiota yhtenäistä moottoritieverkkoa tai ominaisuuksiltaan moottoritien kaltaisten kaksikaistaisten teiden verkkoa, edellä tarkoitetulla alueella, mutta vain niiden teiden osalta, joita käytetään kansainväliseen tai alueiden väliseen tavaraliikenteeseen, sillä edellytyksellä, ettei kyseisen alueen liikenteen tarpeiden ja väestötiheyden vuoksi ole taloudellisesti perusteltua rakentaa teknisesti korkeamman tasoisia teitä;

ii) asianomaiset jäsenvaltiot voivat toteuttaa erityisjärjestelyjä raja -alueilla;

iii) Itävalta voi antaa vapautuksen Kufsteinin ja Brennerin välistä moottoritien osaa koskevasta Itävallan käyttäjämaksusta.

3. Tietullia ja käyttäjämaksua ei saa kantaa yhtä aikaa tieosuuden käytöstä. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin kantaa tietulleja sellaisissa tieverkoissa, joissa kannetaan myös käyttäjämaksua siltojen, tunnelien ja vuoristosolien käytöstä.

(1) EYVL L 368, 17.12.1992, s. 38.

(2) EYVL 23, 3.4.1962, s. 720/62, päätös sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna päätöksellä 73/402/ETY (EYVL L 347, 17.12.1973, s. 48).

4. Tietullit ja käyttäjämaksut eivät saa olla suoraan tai välillisesti syrjiviä liikenteenharjoittajan kansallisuudesta tai ajoneuvon alkuperästä tai määräpaikasta johtuvin perustein.

5. Tietulleja ja käyttäjämaksuja on sovellettava ja kannettava sekä niiden maksamista on valvottava siten, että aiheutetaan mahdollisimman vähän häiriötä liikenteen sujuvuudelle ja vältetään pakollista valvontaa tai tarkastuksia yhteisön sisärajoilla. Jäsenvaltioiden on tehtävä yhteistyötä menetelmien vahvistamiseksi siten liikenteenharjoittajille, että näillä on 24 tunnin ajan vuorokaudessa mahdollisuus maksaa käyttäjämaksut, ainakin tärkeimmissä myyntipisteissä, kaikkia tavanomaisia maksuvälineitä käyttäen jäsenvaltiossa, jossa maksuja kannetaan, sekä sen ulkopuolella. Jäsenvaltioiden on huolehdittava, että tietullien ja käyttäjämaksujen maksupaikoilla on kunnolliset tilat, siten että voidaan ylläpitää tavanomaisia tieturvallisuusstandardeja.

6. Jäsenvaltio voi määrätä, että kyseisessä valtiossa rekisteröidyiltä ajoneuvoilta peritään käyttäjämaksut valtion koko tieverkon käyttämisestä.

7. Kaikkia ajoneuvoluokkia koskevat käyttäjämaksut, mukaan lukien hallintokulut, vahvistetaan kyseisissä jäsenvaltioissa tasolle, joka ei ylitä liitteessä II säädettyjä enimmäismääriä.

Näitä enimmäismääriä on tarkasteltava uudelleen 1 päivänä heinäkuuta 2002 ja joka toinen vuosi tämän jälkeen. Tarvittaessa komissio ehdottaa asianmukaisia mukautuksia ja neuvosto päättää niistä perustamissopimuksessa määrättyjen edellytysten mukaisesti.

Käyttäjämaksua soveltavien jäsenvaltioiden on kahden vuoden ajan tämän direktiivin voimaantulosta sovellettava Kreikassa rekisteröityjen ajoneuvojen käyttäjämaksuihin 50 prosentin alennusta maan geopoliittisen aseman vuoksi. Komissio voi päättää antaa kyseisille jäsenvaltioille luvan jatkaa tämän alennuksen soveltamista vuoden kerrallaan.

8. Käyttäjämaksujen määrien on oltava suhteessa infrastruktuurin käytön kestoon.

Jäsenvaltiot saavat kantaa ainoastaan vuosimaksuja kyseisessä valtiossa rekisteröidyistä ajoneuvoista.

9. Keskimääräisten tietullien on perustuttava kyseisen infrastruktuuriverkon rakentamis-, käyttö- ja kehittämiskuluihin.

10. Edellä olevassa 9 kohdassa tarkoitetuista keskimääräisistä tietulleista riippumatta jäsenvaltiot voivat muuttaa kannettavien tietullien määriä

a) ajoneuvojen päästöluokituksen mukaan, edellyttäen, että mitkään tietullit eivät ole yli 50 prosenttia korkeampia kuin vastaavista ankarimpia päästönormeja noudattavista ajoneuvoista kannettavat tietullit;

b) vuorokaudenajan mukaan edellyttäen, että mitkään tietullit eivät ole yli 100 prosenttia korkeampia kuin vuorokauden halvimpana aikana kannettavat tietullit.

Kaikki ajoneuvojen päästöluokituksen tai vuorokaudenajan mukaan kannettavien tietullien muutokset on suhteutettava asetettuun tavoitteeseen.

8 artikla

1. Kaksi tai useampi jäsenvaltio voi toimia yhteistyössä ottaakseen käyttöön koko niiden alueella sovellettavan yhteisen käyttäjämaksujärjestelmän. Jäsenvaltioiden on siinä tapauksessa huolehdittava, että käyttäjämaksujärjestelmän käyttöönottaminen, toteuttaminen ja mahdolliset myöhemmät muutokset tehdään kiinteässä yhteistyössä komission kanssa.

2. Yhteiseen järjestelmään sovelletaan 7 artiklan lisäksi seuraavia vaatimuksia:

a) Järjestelmään osallistuvien jäsenvaltioiden on vahvistettava yhteiset käyttömäärien maksut siten, että ne eivät ole korkeammat kuin 7 artiklan 7 kohdassa tarkoitetut enimmäismäärät.

b) Yhteisen käyttäjämaksun maksamalla on päästävä kunkin järjestelmään osallistuvan jäsenvaltion 7 artiklan 2 kohdan mukaisesti määrittelemään tieverkkoon.

c) Muut jäsenvaltiot saavat liittyä yhteiseen järjestelmään.

d) Järjestelmään osallistuvat jäsenvaltiot kehittävät jakojärjestelmän, jonka mukaan kukin niistä saa kohtuullisen osuuden käyttäjämaksuista saaduista tuloista.

IV LUKU

Loppusäännökset

9 artikla

1. Tämä direktiivi ei estä jäsenvaltioita soveltamasta

a) erityisveroja tai -maksuja, joita kannetaan

— ajoneuvon rekisteröinnin yhteydessä tai

— epätavallisen painavia tai suuria kuormia kuljettavista ajoneuvoista;

b) pysäköintimaksuja ja erityisiä kaupunkiliikennemaksuja;

c) sääntteleviä maksuja, jotka on erityisesti suunniteltu torjumaan ajankohtaan ja paikkaan liittyviä liikenneruuhkia.

2. Tämä direktiivi ei myöskään estä jäsenvaltioita osoittamasta tiettyä prosenttiosuutta tietullista tai käyttäjämaksusta saaduista tuloista ympäristön suojeluun ja liikenneverkkojen tasapainoiseen kehittämiseen, edellyttäen, että asianomainen osuus lasketaan 7 artiklan 7 ja 9 kohdan mukaisesti.

10 artikla

1. Tämän direktiivin soveltamiseksi euron ja jäsenvaltioiden, jotka eivät ole ottaneet käyttöön euroa, kansallisten valuuttojen väliset vaihtokurssit ovat ne, jotka ovat voimassa lokakuun ensimmäisenä työpäivänä ja jotka julkaistaan *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*; näitä kursseja sovelletaan seuraavan kalenterivuoden tammikuun 1 päivästä.

2. Jäsenvaltiot, jotka eivät ole ottaneet käyttöön euroa, voivat pitää voimassa ne määrät, jotka ovat voimassa 1 kohdassa säädetyn vuosittaisen mukautuksen aikana, jos näiden euroina ilmoitettujen määrien muuntaminen kansalliseksi valuutaksi aiheuttaisi alle 5 prosentin muutoksen.

11 artikla

1. Komissio esittää 7 artiklan 7 kohdan toisessa alakohdassa mainittuihin päivämääriin mennessä neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta ottaen huomioon teknologiassa ja liikenteen ruuhkautumisessa tapahtuneen kehityksen.

2. Jäsenvaltiot toimittavat tarvittavan tiedon komissiolle viimeistään kuusi kuukautta ennen 1 kohdassa mainittuja päivämääriä, jotta komissio voisi laatia edellä mainitut kertomukset.

3. Jäsenvaltioiden, jotka ottavat käyttöön elektronisen tietullien ja/tai käyttäjämaksujen kantojärjestelmän, on toimittava keskenään yhteistyössä asianmukaisen yhteentoimivuuden toteuttamiseksi.

12 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan 1 päivään heinäkuuta 2000 mennessä. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niitä virallisesti julkaistaessa niihin on liitettävä viittaus tähän direktiiviin. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle. Komission on ilmoitettava tästä muille jäsenvaltioille.

13 artikla

Tämä direktiivi tulee voimaan päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

14 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty ...

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

LIITE I

AJONEUVOIHIN SOVELLETTAVAT VEROJEN VÄHIMMÄISMÄÄRÄT

Moottoriajoneuvot

Akseleiden lukumäärä ja suurin sallittu kokonaispaino (tonneina)		Veron vähimmäismäärä (euroa/vuosi)	
Vähintään	Vähemmän kuin	Ilmajousituksella tai sitä vastaavaksi tunnustetulla järjestelmällä (1) varustettu vetoakseli/varustetut vetoakselit	Muut vetoakselin/vetoakselien jousitusjärjestelmät
2 akselia			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
3 akselia			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
4 akselia			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537

(1) 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.

Ajoneuvoyhdistelmät (auton ja varsinaisen tai puoliperävaunun yhdistelmä)

Akseleiden lukumäärä ja suurin sallittu kokonaispaino (tonneina)		Veron vähimmäismäärä (euroa/vuosi)	
Vähintään	Vähemmän kuin	Ilmajousituksella tai sitä vastaavaksi tunnustetulla järjestelmällä [1] varustettu vetoakseli/varustetut vetoakselit	Muut vetoakselin/vetoakselien jousitusjärjestelmät
2 + 1 akselia			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97
23	25	97	175
25	28	175	307
2 + 2 akselia			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33	36	465	706
36	38	465	706
2 + 3 akselia			
36	38	370	515
38	40	515	700
3 + 2 akselia			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
3 + 3 akselia			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

[1] 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.

LIITE II

Käyttäjämaksujen enimmäismäärät euroissa, mukaan lukien 7 artiklan 7 kohdassa tarkoitetut hallintokulut

VUOSITTAISET

	enintään 3 akselia	vähintään 4 akselia
Muu kuin euro	960	1 550
Euro I	850	1 400
Euro II ja puhtaammat	750	1 250

KUUKAUTTA JA VIIKKOA KOHTI

Kuukausittaiset ja viikottaiset enimmäismäärät on suhteutettava infrastruktuurin käytön kestoon.

PÄIVÄÄ KOHTI

Päiväkohtainen käyttäjämaksu on määrältään 8 euroa kaikissa ajoneuvoluokissa.

NEUVOSTON PERUSTELUT

I JOHDANTO

1. Euroopan yhteisöjen tuomioistuin kumosi 5. heinäkuuta 1995 asiassa C-21/94 antamassaan tuomiossa direktiivin 93/89/ETY pitäen kumotun direktiivin vaikutukset voimassa siihen asti, kunnes uusi direktiivi annetaan. Direktiivi kumottiin menettelyvirheen vuoksi (neuvosto ei kuullut uudelleen Euroopan parlamenttia).

2. Komissio jätti 13. marraskuuta 1996 neuvostolle ehdotuksen kumotun direktiivin korvaamisesta. Ehdotus perustuu EY:n perustamissopimuksen 75 artiklan 1 kohtaan.

3. Euroopan parlamentti antoi lausuntonsa 17. heinäkuuta 1997 ja talous- ja sosiaalikomitea omansa 23. huhtikuuta 1997.

4. Komissio jätti muutetun ehdotuksen 14. heinäkuuta 1998.

5. Neuvosto vahvisti 18. tammikuuta 1999 yhteisen kantansa perustamissopimuksen 189 c artiklan mukaisesti.

II EHDOTUKSEN TAVOITTEET

Ehdotuksen tavoitteena on kehittää edelleen maanteiden tavaraliikenteen sisämarkkinoita, varmistaa teiden infrastruktuurien käyttöön liittyvien kustannusten, myös ulkoisten kustannusten, parempi kattaminen, mahdollistaa maksujen entistä suurempi eriyttäminen suhteessa kustannuksiin ja ottaa alueperiaate enemmän huomioon korvauksen saamiseksi teiden infrastruktuurien käytöstä aiheutuvista kustannuksista.

Ehdotuksessa esitetään siten vuosittaisia ajoneuvoveroja sekä käyttö- ja tiemaksuja.

Ehdotuksessa tarkoitettuja ajoneuvoja ovat tavarankuljetukseen tarkoitetut ajoneuvot, joiden suurin sallittu kokonaispaino on vähintään 12 tonnia, lukuun ottamatta ajoneuvoja, joita käytetään kuljetuksiin jäsenvaltioiden Euroopan ulkopuolisilla alueilla, sekä Kanariansaarilla, Ceutassa ja Melillassa, Azoreilla ja Madeiralla rekisteröityjä ajoneuvoja, joita käytetään kuljetuksiin yksinomaan näillä alueilla tai näiden alueiden ja Espanjan tai Portugalin välillä.

Ehdotus liittyy sekä yhtenäismarkkinoiden toteuttamiseen kilpailun vääristymiä poistamalla sekä yhteiseen liikennepolitiikkaan.

Kilpailun vääristymien poistamiseen tähtäävien säädösten lisäksi direktiivissä viitataan nimenomaisesti muihin teksteihin, erityisesti

— valkoiseen kirjaan”yhteisen liikennepolitiikan tulevasta kehittämisestä” ([1]), jossa suositellaan kokonaisvaltaisempaa strategiaa kestävämpien ja tasapainoisempien kuljetusten aikaansaamiseksi,

— vihreään kirjaan”liikenteen oikeudenmukaisesta ja tehokkaasta hinnoittelusta” ([2]), jossa pyritään erityisesti etsimään tapoja korjata kuljetusten kannalta kestämättömät suuntaukset ja varsinkin keinoja ulkoisten kustannusten sisällyttämiseksi liikenteen hintoihin,

— lainsäädännöllisiin, teknisiin tai järjestelyihin liittyviin välineisiin, joilla pyritään muiden maaliikenteen kuljetusmuotojen houkuttelevuuden, kannattavuuden ja pal-

([1]) Asiak. KOM(92) 494 lopull.
([2]) Asiak. KOM(95) 691 lopull.

velun laadun parantamiseen; näitä ovat esimerkiksi rautatiekuljetusten markkinoiden avautuminen, yhdistettyjen kuljetusten koehankkeet ja sisävesiliikenteen markkinoiden uudelleenjärjestely.

III NEUVOSTON YHTEISEN KANNAN ANALYSOINTI

Tekstiä muokattiin huomattavasti keskustelun aikana. Yhteinen kanta poikkeaa komission ehdotuksesta ja komission muutetusta ehdotuksesta useissa kohdin:

— oikeusperustan suhteen neuvosto katsoi tarpeelliseksi lisätä perustamissopimuksen 99 artiklan, koska perustamissopimuksen II luvussa käsitellään ajoneuvoveroja, jotka ovat välillisiä veroja, ja siinä etenkin edellytetään niiden vähimmäistasojen lähentämistä,

— 2 ja 7 artiklassa neuvosto ei Euroopan parlamentin lausunnon mukaisesti hyväksynyt käsitteitä ”arka reitti”, ”ulkoiset kustannukset” eikä ”valtuutettu liikenteenharjoittaja” ja siihen liittyvää käsitettä ”avoin pääsy”. Itse asiassa neuvosto katsoi, että ”arka reitti” ei ole tarkasti määritelty käsite yhteisöoikeudessa. Lisäksi Euroopan parlamentin tarkistuksen mukaisesti ”arkojen reittien” käsitteellä ei nykyisellään ole merkitystä, koska säädöksiä erityisen saastuneista liikennekäytävistä ei vielä ole.

”Ulkoisista kustannuksista” neuvosto katsoo, ettei niiden määristä kaikissa kuljetusmuodoissa ole vielä tehty perusteellista tutkimusta.

Neuvosto kannattaa siten parlamentin lausuntoa ja jättää pois kaikki viittaukset sellaisiin käsitteisiin ja laskentamenetelmiin, jotka eivät vielä ole tarpeeksi kehittyneitä,

— 3 artiklaan lisättiin viittaukset Itävallan, Suomen ja Ruotsin ajoneuvoveroihin, ja viittauksia muiden jäsenvaltioiden ajoneuvoveroihin täydennettiin,

— 6 artiklan 1 kohdan ensimmäiseen alakohtaan ja liitteeseen I neuvosto ei Euroopan parlamentin lausunnon ja komission muutetun ehdotuksen mukaisesti sisällyttänyt verojen enimmäismääriä eikä mahdollisuutta ottaa käyttöön vähimmäismääriä pienemmät määrät niissä jäsenvaltioissa, joissa on käytössä käyttömaksujärjestelmä.

Verojen enimmäismääristä on muistutettava, että neuvosto ei ole koskaan hyväksynyt tätä luokkaa välillisten verojen yhdenmukaistamisen yhteydessä. Siten sekä arvonlisäverolle että valmistettua tupakkaa, alkoholijuomia ja mineraaliöljyjä koskeville valmisteveroille on vahvistettu vain vähimmäismäärät. Katsottiin, että tällaisten vähimmäismäärien vahvistaminen on sisämarkkinoiden toimivuuden kannalta riittävää ja että toissijaisuusperiaatetta on noudatettava mahdollisimman pitkälle.

Mahdollisuudesta ottaa käyttöön vähimmäismääriä pienemmät määrät niissä jäsenvaltioissa, joissa on käytössä käyttömaksujärjestelmä, neuvosto katsoi, että tällainen toimenpide ei ole perusteltu toisaalta yhdenmukaistamissyiden vuoksi eikä toisaalta siksi, että vaikka tie- ja käyttömaksut ovat sidoksissa ajoneuvon tosiasialliseen käyttöön, näin ei ole ajoneuvoveron kohdalla. Näiden kahden luokan yhdistäminen ei siten vaikuttanut tarkoituksenmukaiselta.

Verojen vähimmäismääriksi on hyväksytty komission ehdottamat määrät (Euro II -määrien osalta) eli ne, jotka on mainittu direktiivissä 93/89/ETY.

Neuvosto ei hyväksynyt ajoneuvoveron EURO-luokittain eriytettyjä määriä. Mikään ei kuitenkaan estä jäsenvaltioita eriyttämästä niitä, kunhan vähimmäismääriä noudatetaan. Käyttömaksujen eriyttäminen pidetään kuitenkin voimassa (liite II) ja tiemaksujen osalta se on valinnaista (7 artiklan 10 kohdan a alakohta),

— 6 artiklan 1 kohdan toiseen alakohtaan sisällytettiin siirtymätoimenpide, jotta tietyille jäsenvaltioille annetaan aikaa sopeutua liitteessä I mainittuihin määriin,

— 6 artiklan 3 kohdan osalta neuvosto katsoi, että muita verovapautuksia ja alennuksia voidaan sallia vain neuvoston yksimielisellä päätöksellä, mikä on jo tilanne arvonlisäveron ja valmisteveron osalta, riippumatta siitä, mitä perusteluita jäsenvaltiot verovapautuksia tai veronalennuksia pyytäessään esittävät,

— 7 artiklan 2 kohdan 2 alakohdan toisessa alakohdassa neuvosto täsmensi viittausta ylimpään tieluokkaan ilmaisulla ”tekniseltä kannalta ylimmän tieluokan”,

— 7 artiklan 2 kohdan b alakohdan i alakohdassa annetaan mahdollisuus kantaa tietai käyttömaksuja perustieverkon muiden osuuksien käyttäjiltä. Itse asiassa tässä on kyse joko turvallisuussyiden huomioon ottamisesta tai siitä, että otetaan huomioon tietyt jäsenvaltiot, joissa ei ole yhtenäistä moottoritieverkostoa tai ominaisuuksiltaan moottoritien kaltaisten kaksikaistaisten teiden verkostoa, sillä edellytyksellä, ettei liikenteen tarpeiden ja väestötiheyden vuoksi ole taloudellisesti perusteltua rakentaa moottoriteitä,

— neuvosto sisällytti 7 artiklan 2 kohdan iii alakohtaan mahdollisuuden, että Itävalta voi soveltaa tiemaksua käyttömaksun sijasta Kufsteinin ja Brennerin välisellä moottoritieosuudella. Vaikka ”aran reitin” käsitettä ei edellä mainitun kaltaisena (2 ja 7 artiklan osalta) jätetty tekstiin, katsottiin asianmukaiseksi ottaa huomioon Brennerin käytävään liittyvä ongelma, kuten parlamentti ehdotti lausunnossaan. Kyseisen käytävän erityisolosuhteilla voidaan näin ollen perustella tiemaksun käyttöönottoa asianomaisella osuudella,

— neuvosto katsoi 7 artiklan 6 kohdassa aiheelliseksi sisällyttää tekstiin direktiivissä 93/89/ETY ollut säännös, jonka mukaan jäsenvaltio voi määrätä, että kyseisessä valtiossa rekisteröidyiltä ajoneuvoilta peritään käyttömaksut valtion koko tieverkon käyttämisestä. Toimenpiteen sisällyttämistä puolsivat tiettyjen jäsenvaltioiden tieverkostojen ominaisuudet sekä tarve välttää huomattavaa liikenteen suuntaamista toissijaisille reiteille,

— 7 artiklan 7 kohdan ensimmäisessä alakohdassa vahvistetaan käyttömaksujen enimmäismäärät viittaamalla liitteeseen II. Neuvosto katsoi aiheelliseksi käyttää sanamuotoa, joka on lievempi kuin direktiivissä 93/89/ETY, mutta jolla vältetään komission ehdottamaan sanamuotoon liittyvät huomattavat vaikeudet. Ehdotuksen mukaan säädettäisiin enimmäis- ja vähimmäismääristä, vaikka yhteiseen kantaan sisältyy vain enimmäismääriä. Toisaalta siinä säädetään enimmäismäärien vaihtelusta ajoneuvon Euro-luokan ja akselien lukumäärän mukaan samoin kuin parlamentin käyttämässä lähestymistavassa; ehdotuksessa sen sijaan käytettiin monimutkaisempaa tapaa, jossa otettiin Euro-luokan lisäksi huomioon ajoneuvon teille aiheuttamien vahinkojen vakavuusaste asiaa koskevan liitteen mukaisesti (ehdotuksen liite II).

Päiväkohtaisten käyttömaksujen osalta neuvosto sääti niin ikään enimmäismääristä samoin kuin vuosittaisten käyttömaksujen osalta. Lisäksi vuosittaiset enimmäismäärät vahvistettiin 750 ja 1 550 euron välille. Luvut ovat alempia kuin komission ehdottamat tai parlamentin toivomat,

— 7 artiklan 7 kohdan kolmannessa luetelmakohdassa säädetään 50 prosentin alennuksesta Kreikassa rekisteröityjen ajoneuvojen käyttömaksuista. Vaikka direktiivissä 93/89/ETY säädettiin samanlaisesta väliaikaisesta säännöstä useissa jäsenvaltioissa rekisteröityjen ajoneuvojen osalta, komission uudessa ehdotuksessa tätä mahdollisuutta ei siis säilytetty. Koska parlamentti katsoi lausunnossaan, että kyseisistä alennuksista on säädettävä syrjäisillä alueilla rekisteröityjen ajoneuvojen osalta, neuvosto päätti tilannetta tarkasteltuaan, että ainoastaan Kreikan olisi voitava hyötyä säännöksestä geopoliittisen asemansa vuoksi,

— neuvosto katsoi 7 artiklan 9 kohdassa, että keskimääräisten tiemaksujen on perustuttava kyseisen infrastruktuuriverkon rakentamis-, käyttö- ja kehittämiskuluihin. Komission ehdottama teksti oli erittäin monimutkainen ja siinä lisättiin infrastruktuurikuluihin muita asioita, esimerkiksi tuottoaste, joka vastaa samankaltaisista investointihankkeista saatavia tuloja. Neuvoston hyväksymässä tekstissä tiemaksujärjestelmää soveltavien jäsenvaltioiden sallitaan kuitenkin mukauttaa maksuja joko painotetun keskiarvon yli tai sen alle, kunhan ne noudattavat perusperiaatetta, jonka mukaan tiemaksujen määrät ovat yhteydessä infrastruktuurin kustannuksiin,

— 7 artiklan 10 kohdassa ja yhteydessä edellä 9 kohdassa oleviin määräyksiin neuvosto katsoi, että tiemaksujen määrää on syytä mukauttaa ajoneuvojen päästötasojen mukaan sekä sen mukaan, mihin vuorokaudenaikaan ne liikkuvat. Neuvosto sisällytti tällaiset mahdollisuudet tekstiin ympäristön suojelun edistämiseksi. Näin ollen tietyille saastuttavammille ajoneuvoille voidaan määrätä suuremmat tiemaksut. Samoin tiemaksun määrää voidaan eriyttää sen mukaan, liikkuvatko ajoneuvot päivällä, yöllä vai tiettyinä ruuhka-aikoina. Muistutettakoon, että painotettua keskiarvoa on joka tapauksessa noudatettava,

— neuvosto katsoi tarpeelliseksi sisällyttää 9 artiklan 2 kohtaan säännöksen, jonka mukaan jäsenvaltiot voivat halutessaan osoittaa osan tie- tai käyttömaksuista saaduista tuloista ympäristön suojeluun tai muiden liikenneverkostojen kehittämiseen. Näin voidaan toimia, jos käyttömaksujen määrissä noudatetaan direktiivin liitteessä II vahvistettuja enimmäismääriä ja jos tiemaksujen painotettu keskiarvo on yhteydessä kyseisen infrastruktuurin rakentamis-, käyttö- ja kehittämiskuluihin,

— neuvosto teki 10 artiklaan pienen teknisen muutoksen, joka koskee muuntamista euroksi ottaakseen huomioon talous- ja rahaliittoa koskevat yhteisön säädökset,

— elektronisten tiemaksujen käyttöönottoa koskevassa 11 artiklassa neuvosto katsoi, että komissio voi milloin hyvänsä käyttää aloiteoikeuttaan, joten ei ole syytä vahvistaa etukäteen konkreettisia vaatimuksia tulevien ehdotusten osalta. Tämän vuoksi neuvosto yksinkertaisti 2 kohtaa ja poisti viimeiset virkkeet, jotka olivat niin ikään tarpeettoman yksityiskohtaisia,

— lisäksi on huomattava, ettei neuvosto katsonut aiheelliseksi säilyttää komission ehdotuksen 15 artiklassa säädettyä seuraamusjärjestelmää. Neuvosto katsoi, että on jäsenvaltioiden tehtävä säätää omista seuraamuksistaan, joita sovelletaan kansallisten säännösten rikkomiseen.

IV EUROOPAN PARLAMENTIN TARKISTUKSET

1. Ne Euroopan parlamentin tarkistukset, jotka komissio hyväksyi ja jotka neuvosto on ottanut huomioon

Neuvosto noudatti komission muutettua ehdotusta ottaen huomioon kokonaan tai osittain seuraavat Euroopan parlamentin tekemät tarkistukset:

— tarkistus 5, jolla poistetaan johdanto-osan 9 kappale, jossa viitataan 6 artiklan 1 kohdan toiseen alakohtaan, jossa jäsenvaltioille annettiin mahdollisuus määrätä ajoneuvovero vähimmäismäärää alemmaksi,

— tarkistus 8, jolla muutetaan ehdotuksen johdanto-osan 16 kappaletta (yhteisen kannan johdanto-osan 18 kappale) siten, että otetaan käyttöön eriytetyt määrät eikä rajoitettua eriyttämistä, kuten komissio alunperin ehdotti,

— tarkistus 10, jolla muutetaan ehdotuksen johdanto-osan 18 kappaletta (yhteisen kannan johdanto-osan 20 kappale) lisäämällä viittaus alueperiaatteeseen,

— tarkistus 11, jolla muutetaan 6 artiklan 1 kohdan ensimmäistä alakohtaa poistamalla vaatimus siitä, että ajoneuvovero ei saa ylittää tiettyä komission ehdottamaa ylärajaa,

— tarkistus 12, jolla poistetaan 6 artiklan 1 kohdan toinen alakohta, jossa annettiin mahdollisuus olla noudattamatta vähimmäismääriä silloin kun on olemassa käyttöoikeusjärjestelmä,

— tarkistus 15, jolla lisätään ehdotuksen 7 artiklan 2 kohtaan (yhteisen kannan 7 artiklan 7 kohta) uusi alakohta, jossa säädetään 50 prosentin alennuksesta syrjäisillä alueilla rekisteröityjen ajoneuvojen käyttömaksuihin. Neuvosto katsoi, että tällainen alennus on perusteltu ainoastaan Kreikan kohdalla, ottaen huomioon sen geopoliittinen asema.

2. Ne Euroopan parlamentin tarkistukset, jotka komissio hyväksyi mutta neuvosto hylkäsi

— tarkistus 2, jonka tarkoituksena oli muuttaa ehdotuksen johdanto-osan kolmatta kappaletta poistamalla viittaukset ajoneuvoverojen enimmäismääriin. Neuvosto katsoi, että olisi parempi poistaa koko johdanto-osan kappale. Euroopan parlamentin tarkistus on kuitenkin huomioitu vastaavassa säännöksessä,

— tarkistus 3, jonka tarkoituksena oli ottaa tekstiin johdanto-osan kappale, jossa olisi viitattu Alppeja koskevaan yleissopimukseen. Neuvosto tunnustaa kyseisen yleissopimuksen merkityksen, mutta ei katsonut tarpeelliseksi viitata siihen tässä direktiivissä,

— tarkistus 13, jonka tarkoituksena oli lisätä 6 artiklaan uusi 1 a alakohta ajoneuvoverojen säännöllisestä uudelleen tarkastelusta. Neuvosto katsoi, että komissio voi aloietoikeutensa nojalla milloin hyvänsä tehdä tarpeelliseksi katsomiaan ehdotuksia,

— tarkistus 23, jolla oli määrä muuttaa 13 artiklan 1 kohdan toista alakohtaa siten, että komissiolle toimitettaviin tietoihin sisältyisi ajoneuvo- ja tieryhmittäin tieto siitä, missä määrin liikenteestä johtuvat kustannukset tulevat katetuiksi. Neuvosto ei hyväksynyt kyseistä tarkistusta, koska jäsenvaltiot eivät kykene antamaan Euroopan parlamentin ehdottamia lisätietoja.

3. **Ne Euroopan parlamentin tekemät tarkistukset, joita komissio ja neuvosto eivät hyväksyneet**

Neuvosto ei ole ottanut yhteiseen kantaansa seuraavia Euroopan parlamentin tekemiä tarkistuksia, jotka myös komissio hylkäsi:

— tarkistus 1, jota ei otettu yhteiseen kantaan, koska neuvosto katsoi, ettei ole syytä ennalta vaikuttaa komission mahdollisiin ehdotuksiin ulkoisten kustannusten maksajista, koska nykyisellään ei ole sopivaa menetelmää kustannusten laskemiseksi kaikkien liikennemuotojen osalta,

— tarkistus 4, joka ei liity mihinkään tiettyyn direktiivin säännökseen,

— tarkistus 7, jossa otettiin käyttöön käsite ”arka vyöhyke”, jota komissio ei pitänyt kovin käytännöllisenä ja jota neuvosto ei ottanut säännökseen, ks. III kohta 7 artiklan 2 kohdan iii alakohdan osalta. Neuvosto katsoi tarkistuksen 1 kohdalla esitetyn mukaisesti, ettei ole syytä vaikuttaa ennalta komission mahdollisiin ehdotuksiin,

— tarkistus 24, jolla olisi muutettu nykyistä ajoneuvoverojärjestelmää. Neuvosto ja komissio olivat molemmat sitä mieltä, ettei voimassa olevaa järjestelmää kannata muuttaa ottaen huomioon, ettei sitä käytännössä jo soveltavilla jäsenvaltioilla ole ollut siitä kielteistä huomautettavaa.

4. **Ne Euroopan parlamentin tekemät tarkistukset, jotka komissio hylkäsi mutta jotka neuvosto hyväksyi kokonaan tai osittain**

— neuvosto hyväksyi tarkistukset 9, 14, 17, 18, 19, 20, 21 ja 22, joilla poistetaan kaikki sellaiset säännökset, jotka liittyvät ulkoisiin kustannuksiin ja arkoihin reitteihin, syistä jotka on esitetty edellä III kohdassa 2 ja 7 artiklan osalta,

— lisäksi neuvosto on ottanut huomioon tarkistuksen 17, joka liittyy Brennerin moottoritietä koskevaan erityistapaukseen. Siihen on kuitenkin tehty muutoksia, jotka perustuvat edellä III kohdassa 7 artiklan 2 kohdan iii alakohdan osalta esitettyihin syihin,

— neuvosto ei hyväksynyt 22 tarkistuksen osalta sitä, että neuvoa-antava komitea määrittelisi ehdotuksen 10 artiklassa tarkoitetut arat reitit. Se ei myöskään hyväksynyt Euroopan parlamentin esittämää ajatusta, jonka mukaan kyseinen komitea antaisi luvan ajoneuvoveroja koskeviin poikkeuksiin tai alennuksiin ottaen huomioon, että kyseinen toimivalta annetaan 6 artiklan 3 kohdassa komissiolle.