



Brüssel, 16.11.2021
COM(2021) 693 final

2017/0114 (COD)

**KOMISJONI TEATIS
EUROOPA PARLAMENDILE,**

mis on esitatud Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõike 6 alusel

ning milles käsitletakse

**nõukogu seisukohta järgmise õigusakti vastuvõtmise kohta: EUROOPA
PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV, millega muudetakse direktiive
1999/62/EÜ, 1999/37/EÜ ja (EL) 2019/520 seoses sõidukite maksustamisega teatavate
taristute kasutamise eest**

**KOMISJONI TEATIS
EUROOPA PARLAMENDILE,**

mis on esitatud Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõike 6 alusel

ning milles käsitletakse

**nõukogu seisukohta järgmise õigusakti vastuvõtmise kohta: EUROOPA
PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV, millega muudetakse direktiive
1999/62/EÜ, 1999/37/EÜ ja (EL) 2019/520 seoses sõidukite maksustamisega teatavate
taristute kasutamise eest**

1. TAUST

Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku edastamise kuupäev (dokument COM(2017) 275 final – 2017/0114 COD):	1. juuni 2017.
Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamuse kuupäev:	18. oktoober 2017.
Regioonide Komitee arvamuse kuupäev:	1. veebruar 2018.
Euroopa Parlamendi seisukoha kuupäev, esimene lugemine:	25. oktoober 2018.
Muudetud ettepaneku edastamise kuupäev:	Ei kohaldata
Nõukogu seisukoha vastuvõtmise kuupäev:	9. november 2021.

2. KOMISJONI ETTEPANEKU EESMÄRK

Komisjon tegi 31. mail 2017 ettepaneku vaadata läbi direktiiv 1999/62/EÜ (eurovinjeti direktiiv) osana esimesest liikuvuspaketist („Liikuvus Euroopas“). See muudatusettepanek käsitleb kõnealuse direktiivi teede maksustamisega seotud aspekte.

Algatuse eesmärk on edendada põhimõtete „saastaja maksab“ ja „kasutaja maksab“ kohaldamist ning aidata sellega kaasa nii rahaliselt kui ka keskkondlikult kestlikule ja sotsiaalselt võrdsele maanteetranspordisüsteemile. See hõlmab järgmisi eesmärke:

- aidata kaasa Pariisi kokkuleppe rakendamisele ja ELi kliimaeesmärkide saavutamisele, vähendades maanteetranspordi CO₂ heidet;
- vähendada peamiselt välisriikidest pärit juhukasutajate diskrimineerimise ohtu, eelkõige sõiduautode puhul, ning
- käsitleda kehtivate õigusaktide konkreetseid puudusi, st nende eesmärkide paremat täitmist, eelkõige lihtsustades väliskulude maksustamist, mille jaoks on praegu vaja koormavat põhjendamis- ja teavitamisprotsessi, ja kehtestades uue võimalusena ummikumaksud.

3. MÄRKUSED NÕUKOGU SEISUKOHA KOHTA

3.1. Maksustamisliigid (teemaksud ja/või teemaksukleebised)

(a) Raskesõidukid

Kui komisjon tegi ettepaneku kaotada järk-järgult ajapõhine maksustamine (st kasutusmaksud ehk teemaksukleebised) kuue aasta pärast, siis nõukogu seisukoha järgi

- tuleb raskesõidukite teemaksukleebised kaotada üleeuroopalises transpordi põhivõrgus (TEN-T) järk-järgult kaheksa aasta jooksul;
- võib ühiste kasutusmaksusüsteemide (st eurovinjeti leping¹) jaoks anda kuni kaks aastat lisaaga;
- on nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel lubatud erandid (liikluse / rahvastiku tihedusega või liikluse ümbersuunamise ohuga seotud kulud/tulud).

Lisaks võimaldaks kombineeritud maksustamissüsteem liikmesriikidel, kes on juba kehtestanud teemaksud, võtta teatavatel tingimustel kasutusele teemaksukleebised, st kehtestada kasutusmaksud teedele või sõidukikategooriatele, mida praegu ei maksustata.

Komisjon oleks eelistanud järk-järgult kaotada teemaksukleebised kogu TEN-T võrgus kõigi raskesõidukite puhul. Samuti võiks kombineeritud maksustamissüsteemi kohaldamisala asjakohases õigusnormis täpsemalt kajastada. Samal ajal tuleb seda õigusnormi vaadelda direktiivi ja selle põhjenduste kontekstis ning selle kohaldamist piiravad praegu kehtivad teemaksusüsteemid. Komisjon võib kompromissiga nõustuda, võttes arvesse väiksemate raskesõidukite (mida praegu mõnes liikmesriigis ei maksustata) suhteliselt piiratud mõju taristule ja väliskuludele ning olemasolevaid kaitsemeetmeid (st komisjoni eelnev teavitamine) põhjendatud erandite ja kombineeritud maksustamissüsteemide korral.

(b) Kergsõidukid

Komisjon tegi ka ettepaneku kaotada järk-järgult kergsõidukite teemaksukleebised. Kaasseadusandjad lepivad siiski kokku, et liikmesriikidel on võimalus säilitada ja kasutusele võtta teemaksukleebised kõnealuste sõidukite puhul (isiklikud sõidua autod, väikesed tarbesõidukid ja väikebussid).

Teemaksukleebiste hindade proportsionaalsuse osas tegi komisjon ettepaneku kehtestada lühiajalistele teemaksukleebistele veidi madalamad piirmäärad kui nõukogu seisukohas esitatud. Nõukogu seisukohas nõutakse ka, et liikmesriigid teeksid kättesaadavaks **ühapäevased teemaksukleebised**, mis tähendab olulist sammu kergsõidukite proportsionaalsemas hinnakujunduses. Lisaks on Euroopa Parlamendi taotlusel lisatud kergsõidukeid üldiselt ja konkreetselt väikesi tarbesõidukeid käsitlevatesse eeskirjadesse läbivaatamisklauslid.

Proportsionaalsem hinnakujundus on kooskõlas komisjoni ettepanekuga.

¹ Taani, Luksemburg, Rootsi ja Madalmaad kohaldavad raskeveokite suhtes endiselt ühist kasutusmaksusüsteemi: <https://www.eurovignettes.eu/>

3.2. Maksude diferentseerimine keskkonnatoime alusel

(a) Raskesõidukid

Komisjon tegi ettepaneku asendada EURO-heitgaasiklassil põhinev maksude diferentseerimine raskesõidukite CO₂ heitel põhineva kohustusliku diferentseerimisega (mille puhul võetakse õhusaasteaineid arvesse väliskulude maksustamise abil, vt punkt 3.3). Kuna ettepaneku esitamise ajal puudus võrdlusalus, tegi komisjon ettepaneku täpsustada üksikasju delegeeritud õigusaktides.

Euroopa Parlament järgis oma esimese lugemise seisukohas suures osas ettepanekut ja tegi ainult piiratud muudatusi seoses heiteta tegevuse käsitlemisega, mis on kooskõlas nõukogu seisukohaga. Nõukogu töötas raskesõidukite CO₂ heitel põhineva maksude diferentseerimise üksikasjad välja 2019. aastal vastu võetud CO₂ heite normide² alusel. Samal ajal laiendas nõukogu maksude diferentseerimise kohustust ka teemaksukleebistele (kasutusmaksud).

Pidades silmas hiljutist ettepanekut maanteetranspordi heitkogustega kauplemise süsteemi kohta³, sisaldab nõukogu seisukoht läbivaatamis-/hindamisklauslit, et käsitleda CO₂ hinnastamise dubleerimise tegelikku ja arvatavat riski.

Komisjon toetab nõukogu tekstis esitatud meetodikat maksude diferentseerimiseks CO₂ heite põhjal ja selles sisalduvat läbivaatamisklauslit.

(b) Kergsõidukid

Komisjon tegi ettepaneku diferentseerida teemakse ka kergsõidukite puhul, võttes arvesse nende keskkonnatoimet, st nii CO₂ kui ka saasteainete heidet. Kaasseadusandjad nõustuvad, et sõiduautode puhul peaks maksude diferentseerimine olema vabatahtlik.

Vastavalt nõukogu seisukohale peavad liikmesriigid, kui see on tehniliselt teostatav, diferentseerima alates 2026. aastast kaubikute (üks väikeste tarbesõidukite alarühm) ja väikebusside teemakse ja iga-aastast kasutusmaksu vastavalt sõiduki keskkonnatoimele. Artiklis 7gb ja VII lisas sätestatud süsteem, mis põhineb uusimatel heitenormidel, oleks soovituslik. Liikmesriigid, kes otsustavad kohaldada erinevat süsteemi (nt erinevaid heitenorme, diferentseerimise taset või lisada muid kriteeriume), peaksid oma valikut põhjendama ja teatama sellest komisjonile. Liikmesriigid võivad siiski kohaldada vähendamisi üksnes heiteta sõidukite suhtes, kohaldamata maksude diferentseerimist muude sõidukite puhul ja komisjonile teatamata.

Kuigi komisjon oleks eelistanud sarnast reeglit kõigi väikeste tarbesõidukite puhul, võib ta toetada kompromissi, kuna maksude diferentseerimise põhimõtte, mis kajastab teekasutuse maksumust, on kooskõlas komisjoni ettepanekuga.

3.3. Väliskulude maksustamine

Komisjon tegi ettepaneku lihtsustada väliskulude maksustamist (otseselt kasutatavate võrdlusväärtuste abil) ja muuta selle raskesõidukitele kohustuslikuks vähemalt nendes võrgu osades, kus õhusaaste ja/või müra väliskulud on keskmisest suuremad. Nõukogu lõpliku

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1242, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO₂-heit normid ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 595/2009 ja (EL) 2018/956 ning nõukogu direktiivi 96/53/EÜ (ELT L 198, 25.7.2019, lk 202–240).

³ Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, otsust (EL) 2015/1814 ja määrust (EL) 2015/757 [COM(2021) 551 final].

seisukohaga laiendati selle kohustuse kohaldamisala, muutes selle kohaldatavaks kogu maksustatavas teedevõrgus hiljemalt neli aastat pärast muutmisdirektiivi jõustumist.

Liikmesriigid peavad reeglina kohaldama saaste puhul väliskulude maksustamist, välja arvatud nõuetekohaselt põhjendatud erijuhtudel, mis on komisjoni ettepanekuga võrreldes ambitsioonikam.

Nõukogu lisas ka võimaluse maksustada CO₂ heite kulusid alternatiivina CO₂ heitel põhineva raskesõidukite taristumaksu diferentseerimisele (vt punkt 3.2) (või koos taristumaksu diferentseerimisega). See tähendab veel üht selget kõrgema eesmärgi seadmist, mis võib kaasa tuua CO₂ hinnastamise dubleerimise, kui kohaldatav riiklik kütusemaks juba sisaldab CO₂ komponenti ja maantesõidukite kütused lisatakse heitkogustega kauplemise süsteemi, nagu komisjon juulis soovitas. Nagu on märgitud punktis 3.2, kujutaksid läbivaatamisklauslid piisavat kaitsemeetet sellise riski minimeerimiseks. Üks selline läbivaatamisklausel kohustab komisjoni kohandama CO₂ heitelt sissenõutavaid summasid, võttes arvesse maantesõidukite kütusele ELis kohaldatavat tegelikku CO₂ hinda. Komisjon leiab, et kaitsemeetmed on piisavad, ja toetab võimalust nõuda CO₂ heite kulu eest maksu seni, kuni see ei ole täielikult kaetud sobivama vahendiga, nagu heitkogustega kauplemine või kütuse maksustamine.

3.4. Ummikumaksud

Nõukogu seisukoht ummikumaksu kehtestamise võimaluse kohta on suuresti kooskõlas komisjoni ettepanekuga: liikmesriigid võivad kehtestada ummikumaksu oma teedevõrgu mis tahes osas, kus esineb ummikuid, ja seda maksu kohaldatakse mittediskrimineerivalt kõigi sõidukikategooriate suhtes. Nõukogu asendab maksimaalsed maksustatavad kulud võrdlusväärtustega, mida võib eritingimustel ületada, teatades sellest komisjonile. Nõukogu lisas ka ühe erandi, mis on kooskõlas Euroopa Parlamendi seisukohaga: liikmesriigid võivad väikebussid ja bussid kas osaliselt või täielikult maksust vabastada. Komisjon võib neid muudatusi toetada.

3.5. Hinnalisand

Komisjoni ettepaneku kohaselt võib hinnalisandit kohaldada mis tahes tundlikul alal (mitte ainult mägiipiirkondades) ning hinnalisandist tekkinud tulu tuleb investeerida transporditeenuste arendamisse või TEN-T põhivõrgu transporditaristu ehitamisse või hooldamisse.

Vastavalt nõukogu seisukohale võib hinnalisand ületada praegust maksimaalset 25 %, kuid ainult siis, kui kõik asjaomased liikmesriigid sellega nõustuvad; sel juhul võib see olla kuni 50 %. Ka see ei ole vastuolus komisjoni ettepanekuga.

3.6. Tulude kasutamine ja aruandlus

Komisjoni ettepaneku kohaselt nõutakse nõukogu seisukohas, et lisaks hinnalisandist saadava tulu sihtotstarbelisele eraldamisele kasutaksid liikmesriigid ummikute probleemi vähendamiseks või kestliku transpordi edendamiseks vähemalt sama palju rahalisi vahendeid, kui nad saaksid tulu võimalikust ummikumaksust.

Aruandluse osas ei saanud nõukogu nõustuda komisjoni esitatud nõudega hinnata tasulise teedevõrgu kvaliteeti. Muude aspektide osas on nõukogu ja Euroopa Parlamendi seisukohad hästi kooskõlas, hõlmates erinevaid makse, maksude diferentseerimist sõidukikategooriate

kaupa, samuti tulude kogumist ja kasutamist ning tasulisi teid kasutavate sõidukite keskkonnatoime muutumist.

Komisjon toetab neid parandusi.

3.7. Erandid

Nõukogu soovib säilitada võimaluse vabastada olemasolevad kontsessioonilepingud kohustusest diferentseerida makse või kohaldada väliskulude maksustamist, millega komisjon võib nõustuda. Uute, pikendatud või oluliselt muudetud kontsessioonide suhtes erandeid ei tehta. Selleks määratleti komisjoni ettepaneku põhjal mõiste „oluliselt muudetud teemaksukord“.

Võimalus teha erand alla 12-tonniste sõidukitele jäetakse komisjoni ettepanekul välja hiljemalt viie aasta pärast.

Nõukogu seisukoht võimaldab teha erandi

- alla 7,5-tonnistele kutsetöös kasutatavatele sõidukitele,
- puuetega inimeste kasutatavatele sõidukitele,
- ajaloolise väärtusega sõidukitele.

Kuigi komisjoni poliitika on olnud piirata erandite arvu, ei põhjusta säilitatud erandid tõenäoliselt olulisi moonutusi ning neil ei ole sisulist mõju ettepaneku keskkonnamärgidele. Selle põhjuseks on asjaolu, et need oleksid seotud vaid suhteliselt väikese osaga alla 7,5-tonnistest kutsetöös kasutatavatest kaubaveokitest, ajaloolise väärtusega sõidukitest ja puuetega inimeste kasutatavatest sõidukitest, millega läbitakse teiste sõidukitega võrreldes lühikesi vahemaid, eriti tasulistel teedel. Seepärast võib komisjon need erandid heaks kiita.

4. JÄRELDUS

Kuigi ambitsioonikuse tase on teatavate aspektide puhul vähenenud (ajapõhiste maksude järkjärguline kaotamine, kergsõidukite maksude diferentseerimine, erandid), suurendab nõukogu seisukoht ambitsioonikust mitmes muus võrdselt olulises punktis. Need on järgmised:

- CO₂-l põhinevat maksustamist käsitleva sätte täiendamine, eelkõige laiendades selle kohaldamisala ülejäänud teemaksukleebiste süsteemidele;
- kohustuslik väliskulude maksustamine saaste puhul kogu maksustatavas teedevõrgus;
- võimalus maksustada CO₂ heite väliskulusid;
- ummikumaksu ja hinnalisandi paindlikum kohaldamine;
- ühepäevased teemaksukleebised kergsõidukite juhukasutajatele.

Nii kujutab nõukogu seisukoht endast märkimisväärset edasiminekut õiglasema ja tõhusama teemaksu kehtestamisel ning seega põhimõtete „saastaja maksab“ ja „kasutaja maksab“ rakendamisel. Eurovinjeti direktiivi muutmine on Euroopa rohelise kokkuleppe põhielement ja komisjon toetab seda.