Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee arvamus, mis käsitleb ettepanekut Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi kohta, millega muudetakse direktiivi nr 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest

K(2003) 448 lõplik - 2003/0175 (COD)

(2004/C 241/16)

12. septembril 2003. a otsustas nõukogu vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklile 71 konsulteerida Euroopa majandus- ja sotsiaalkomiteega seoses ettepanekuga Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi kohta, millega muudetakse direktiivi nr 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest

Transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna osakond, mis vastutab komitee töö ettevalmistamise eest nimetatud valdkonnas, võttis oma arvamuse vastu 10. mail 2004. Ettekandjaks oli hr Simons.

Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee võttis 2.–3. juunil 2004. a oma 409. plenaaristungil (3. juuni koosolekul) 109 poolt-, 82 vastu- ja 7 erapooletu häälega vastu järgmise arvamuse.

1. **Sissejuhatus**

1.1 23. juulil 2003. a võttis Euroopa Komisjon vastu ettepaneku muuta direktiivi 1999/62/EÜ, nn "Eurovignette'i direktiivi".

1.2 Ettepanek on vastuseks Euroopa Ülemkogu 12. ja 13. detsembri 2002. a ning 20. ja 21. märtsi 2003. a taotlustele esitada uue Eurovignette'i direktiivi ettepanek 2003.a keskpaigaks.

1.3 Ühtlasi on see vastuseks üleskutsele Euroopa Parlamendilt, kes 12. veebruaril 2003. a vastu võetud Valget Raamatut käsitlevas resolutsioonis leiab, et infrastruktuuri kasutamist peaks maksustama.

1.4 Komisjoni ettepaneku peamine eesmärk on tagada infrastruktuuri kasutamise kulude tõhus sissenõudmine infrastruktuuri kasutajatelt. Põhimõtet, mille kohaselt kasutaja katab kulud, mida ta tekitab, saab ettepanekus esitatud süsteemi kaudu rakendada tulemuslikumalt kui Eurovignette'i direktiivi kaudu, sest uus süsteem võimaldab rohkem paindlikkust maksude diferentseerimisel olenevalt sõiduki liigist ning selle kasutamise ajast ja kohast.

1.5 Kindlasti ei ole ettepaneku eesmärgiks transpordisektori kulude ja maksukoormuse tõstmine, vaid eelkõige selgema ülevaate loomine, selleks et erinevate kasutusviiside poolt tekitatud kulud väljenduksid otsesemalt hinnas.

1.6 Praeguses etapis piirdub komisjon raskete kaubaveokite maksustamisega maanteetranspordi infrastruktuuri kasutamise eest. Siiski jätab ta endale õiguse hiljem esitada ettepanekuid lennu-, sisevee- ja meretranspordi infrastruktuuri kasutamise kohta konkreetseid transpordisektoreid käsitlevate direktiivide vormis ning märgib, et liikmesriigid ja linnad peaksid välja töötama oma lähenemisviisi erasõidukite/sõiduautode suhtes.

1.7 Raudtee osas eeldab komisjon, et infrastruktuuri kasutamise maksustamist on juba käsitletud raudtee paketis.

2. **Üldised märkused**

2.1 Komitee tervitab komisjoni ettepanekut muuta "Eurovignette"i direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest, sest see võimaldab efektiivsemalt rakendada põhimõtet, mille kohaselt kasutaja maksab infrastruktuuri kasutamise eest.

2.2 Komitee arvamuse kohaselt on selle ettepaneku teine eelis see, et sellega püütakse teha lõpp erinevatele maksustamissüsteemidele, mida üha enam püütakse kehtestada või mis liikmesriikides juba kehtivad.

2.3 Komitee on arvamusel, et komisjon püüe lahendada direktiivi 1999/62/EÜ muutmise ettepanekuga üheaegselt kuus erinevat probleemi on liiga ambitsioonikas. Nimetatud probleemid on: välisriikides registreeritud sõidukid ei osale teatud riikides piisavalt infrastruktuuri k ulude katmisel;

— EL-is praegusel ajal olemasolevad erinevad ühtlustamata riiklikud maksustamissüsteemid ei

— põhine ühenduse põhimõtetel;

— transpordi infrastruktuuri rahastamine;

— liiklusummikutest tulenevate kulude maksude kaudu sissenõudmine;

— liiklusõnnetustest tulenevate kulude maksude kaudu sissenõudmine;

— keskkonnakulude maksude kaudu sissenõudmine.

2.4 See oleks esimene kord, kui selline ettevõtmine õnnestuks. Selle muudab veelgi ebarealistlikumaks asjaolu, et viimase kolme eesmärgi jaoks tehtavad arvestused erinevad üksteisest ning nõuavad esimese kolme jaoks kasutatavatest täiesti erinevat lähenemist.

2.5 Komitee märkis oma arvamuses Valge Raamatu kohta (K(1998) 466 lõplik), ([1]) et põhimõtet "kasutaja maksab" saaks rakendada ainult siis, kui oleks olemas põhjalik analüüs erinevate kuluartiklite suhtelise väärtuse kohta ning võrdne mänguruum kõikidele transpordiliikidele. Majandus- ja sotsiaalkomitee lisas, et enne "kasutaja maksab" põhimõtte kehtestamist peab olema selgus sissetuleku neutraalsuse ja selle rakendamise suhtes. Komitee näeb siin mitmeid probleeme, kuna ilmne viis selle kompenseerimiseks oleks osaline või täielik mootorsõiduki maksu kaotamine, mis mitmetes riikides ei oleks piisav ning loomulikult mitte niikaua kui eksisteerib kohustuslik EL miinimumtase.

2.6 Veel üks asjaolu, mida tuleb arvesse võtta on see, et alles jääks erinevate riiklike olemasolev eeskirjade ja süsteemide mosaiik, kuigi see on erinevate ülesehitustega.

2.7 Komisjoni ettepanek kehtestab raamistiku, milles liikmesriigid võivad luua üle 3,5 tonni kaaluvate raskete kaubaveokite maksustamise süsteeme. See tähendab reguleerimisala laiendamist. Olemasolevas "Eurovignette"i direktiivis on minimaalne piir 12 tonni. Kuna transpordiga seotud kulud nagu ohutus, liiklusummikute ja müra vähendamise meetmed on lisatud ettepanekuga direktiivi kohaldamisalasse ning kuna erasõidukid/sõiduautod ja alla 3,5 tonni kaaluvad kerged kaubaveokid annavad samuti oma panuse nende kulude tekkimisse, on komisjon arvamusel, et ka need sõidukid peaksid kuuluma direktiivi reguleerimisalasse. Komisjon räägib sellest sõnaohtralt oma 2001. a avaldatud Valges Raamatus pealkirja all "Euroopa transpordipoliitika aastaks 2010: aeg on otsustada" (European transport policy for 2010: time to decide). Oma ettepanekus on komisjon teinud mitmeid muudatusi, millest mõned laiendavad oluliselt olemasolevate meetmete ulatust, millest võiks järeldada, et kergete kaubaveokite ja erasõidukite/sõiduautode lisamisele direktiivi reguleerimisalasse ei ole takistusi. Samas, komisjoni üleskutse liikmesriikidele ja linnadele töötada selles valdkonnas välja oma lähenemisviisid osaliselt sellepärast, et need meetmed on valdavalt riikliku iseloomuga, annab komiteele piisavalt põhjust komisjoni lähenemist toetada. Nimetatud muudatusettepanek ei ole erasõidukite/sõiduautode ja alla 3,5 tonni kaaluvate kergete kaubaveokite lisamiseks õige vahend.

2.8 Kui komisjon jääb oma arvamuse juurde, et ainult kaubaveokite, mitte erasõidukite/sõiduautode maksustamise reguleerimine on piisav, et tagada siseturu nõuetekohane toimimine, oleks loogiline säilitada kaubaveokite suhtes olemasolev 12 tonnine miinimumkünnis. Igatahes, nagu ka komisjon ise oma seletuskirjas rõhutab, on kergete kaubaveokite osakaal rahvusvahelises transpordis nii väike, et nii nende kui ka sõiduautode mõju siseturu toimimisele on ebaoluline.

2.9 Komitee toetab ideed, et iga infrastruktuuri kasutaja peaks katma kulud, mida ta tekitab, punktis 2.3 nimetatud tingimusel, et oleks olemas põhjalik analüüs erinevate kulutegurite suhtelise väärtuse kohta. Sellega haakub ka asjaolu, et maanteevedu on esimene autotranspordi liik, mille suhtes hakatakse taolist süsteemi rakendama. Põhimõtteliselt tundub siiski, et sama süsteemi peaks rakendama ka teiste maanteetranspordi liikide ja teiste transpordiliikide suhtes.

2.10 Komisjoni ettepanek ei muuda selliste maksude nagu Eurovignette ja teemaksude vabatahtlikku iseloomu. Liikmesriikide otsustada on, kas nad valivad teemaksude või kasutusmaksude süsteemi. Komiteele tundub, et see valikuvabadus ei vii läbipaistvusele. Komitee arvab samuti, et maksude kogumise süsteemide koostoimimisvõime on (ettepaneku rakendamise) vältimatuks eelduseks.

2.11 Ettepanek hõlmab üleeuroopalist maanteetranspordivõrku ja teisi peateede võrgu osi, mis järgivad kiirteede marsruute. Kõrvalmaanteid, mis ei ole eluliselt vajalikud siseturu nõuetekohaseks toimimiseks, võib maksustada teemaksude või kasutusmaksudega, kuid need ei jää direktiivi reguleerimisalasse. Komitee mõistab, et vastavalt subsidiaarsuse põhimõttele ei välista direktiivi artikli 7 muudatusettepanek teemaksude/kasutusmaksude erinevat rakendamist liikmesriikides. Komitee toetab seda lähenemist, pidades silmas asjaolu, et peateede võrk pole riikides, mis varsti liiduga ühinevad, veel piisavalt arenenud. Need riigid peavad loomulikult järgima olemasolevaid õigusakte ja poliitikat.

2.12 Oma ettepanekus loob komisjon otsese seose kehtestatava kasutusmaksu ning infrastruktuuri investeeringute ja selle hooldamise vahel. Sellisel viisil kavatseb komisjon vältida seda, et liikmesriigid kasutaksid kasutusmaksudest saadud tulu valitsuse taskute täitmiseks. Komitee arvab, et selline lähenemine on mõistlik, kuna sellisel juhul teatud infrastruktuuri kasutajad teavad, et makse, mida nad maksavad, võib kasutada infrastruktuuri investeeringuteks.

([1]) EMSK arvamus komisjoni Valge Raamatu kohta: "Infrastruktuuri kasutamise õiglane maksustamine: järkjärguline üleminek ühistele infrastruktuuri maksustamise põhimõtetele EL-is". EÜT C 116, 28.04.1999.

2.13 Komisjoni ettepanekus soovitatakse, et erakorralistel juhtudel ja pärast komisjoniga nõuetekohase korra kohast konsulteerimist võib teemakse suurendada määral, mis ei ületa 25 %, et võimaldada Euroopas olulise tähtsusega teiste transpordi infrastruktuuride ristfinantseerimist, mis asuvad samas transpordikoridoris või eriti tundlikes piirkondades. Komitee on arvamusel, et seda võimalust peaks kasutama võimalikult mõõdukalt ning et ühtegi transpordi infrastruktuuri ei peaks välistama. Tagamaks, et projekt, mille jaoks kõrgendatud makse kogutakse, ka tegelikult teostatakse, peaks nimetatud tulu selle kättesaamisel kandma ühenduse arvele ning maksma liikmesriigile ilma intressideta tagasi alles projekti lõpetamisel.

2.14 Lõpuks paneb komisjon ette, et igas liikmesriigis peaks looma sõltumatu infrastruktuuri järelevalveasutuse, mis kontrolliks ühenduses maanteetranspordi kulude ning teemaksudest ja kasutusmaksudest saadud tulu nõuetekohast kasutamist. Komitee toetab selliste iseseisvalt tegutsevate riiklike asutuste loomist, mille üle, pidades silmas nende ühenduse joaks olulist ülesannet, peaks vastavalt asutamislepingule järelevalvet teostama komisjon.

2.15 Selguse mõttes peaks direktiivi 1999/62/EÜ muutmise ettepaneku seletuskirjas märkima, et olenemata maksustamissüsteemist või järelevalveasutusest, mille kasuks otsustatakse, jäävad liikmesriigid ka tulevikus vastutama teedevõrgu nõuetekohase hooldamise eest. Infrastruktuuri remont ja hooldus jääb valitsuse peamiseks ülesandeks.

3. **Konkreetsed märkused**

3.1 Komisjoni ettepanekus luuakse seos tee kasutusmaksude ja asjakohase maantee infrastruktuuri võrgu ehitamise, ekspluateerimise, hooldamise ja arendamise kulude vahel. Infrastruktuuri ehitamise kulu sisaldab ainult neid kulusid, mis tulenevad otseselt uue infrastruktuuri ehitamisest. Sellega peab komisjon silmas alla 15 aasta vanust infrastruktuuri. Sellisel viisil tahab komisjon välistada, et direktiivi reguleerimisalasse jääks olemasolev infrastruktuur, mille eest on juba makstud. Komitee on arvamusel, et selline kriteerium on õiglane ning peab seda õigeks lähenemiseks.

3.2 Investeerimiskulude osas sisaldab ettepanek kulusid müra vähendamise infrastruktuurile nagu näiteks mürabarjäärid kiirteede ääres. Komitee märgib siiski, et müraga ja seega ka mürabarjääride ehitamisega seotud kulude tekitajad on suurel määral need liiklejad, kes ei ole direktiiviga hõlmatud. Seepärast peaks mürabarjääride ehitamise kulud jaotama erinevate liiklejate vahel õiglaselt.

3.3 Komisjon teeb ka ettepaneku, et maks sisaldaks liiklusõnnetuste kuludega seotud summat, mida ei kata kindlustus. Kuigi teoreetiliselt on selline lähenemine võimalik, on komitee arvamusel, et selle praktikas rakendamine oleks keeruline, võttes arvesse kaudsete mõjude nagu seaduslike kahjutasude arvutamisega seotud kõrget määramatuse astet. Näiteks hüvitavad kindlustusseltsid praegusel ajal tegelikult väga harva sotsiaalkindlustuse kulusid.

Komiteele tundub, et liiklusõnnetuste tekitatud kuludele sobiva lähenemise väljatöötamiseks on vaja õnnetuste põhjusi käsitlevat uuringut. Selles kontekstis viitaks komitee oma arvamusele, mis käsitleb Euroopa Komisjoni teatist liiklusõnnetuste ohvrite vähendamisest poole võrra aastaks 2010. ([1])

3.4 Komitee on arvamusel, et lähenemine, millega liikmesriikidele antakse võimalus kasutada liiklusummikut parameetrina infrastruktuuri maksu arvutamisel, on, arvestamata seda, et puudub "ummiku" definitsioon, vale, sest ummikuid tekitavad peamiselt sõiduautod.

3.5 Komitee on nõus komisjoni ettepaneku aluseks oleva peamise eeldusega, et muudetud direktiivi kehtestamine ei tohi suurendada maanteetranspordi sektori finantskohustusi. Komitee on siiski arvamusel, et mootorsõiduki maksu vähendamine või kaotamine ei taga piisavat fiskaalneutraliteeti. Loogiliselt võttes peaks kaaluma ka diiselkütuse aktsiisimaksu vähendamist.

3.6 Komitee nõustub ka liikmesriikidele pakutava võimalusega diferentseerida kasutusmakse olenevalt sõiduki keskkonnasõbralikkusest (EURO klassifikatsioon) ja kahjustustest, mida sõiduk teele tekitab.

3.7 Lõpuks toetab komitee täielikult komisjoni kavatsust kehtestada ühtlustatud maksustamismetoodika infrastruktuuri kasutamise eest, mis teeb lõpu erinevatele tee- ja kasutusmaksude süsteemidele.

4. **Kokkuvõte ja järeldused**

4.1 Komitee hindab komisjoni initsiatiivi rakendada praktikasse põhimõte, et kasutaja maksab infrastruktuuri kasutamise eest.

4.2 Siiski arvab komitee, et komisjon on liiga ambitsioonikas püüdes direktiivi 1999/62/EÜ muudatusettepanekuga lahendada üheaegselt liiga paljusid probleeme.

([1]) Osakonna arvamus CESE 1280/2003, 24.11.2003.

4.3 Oma arvamuses Valge Raamatu (K(1998) 466 lõplik) kohta märkis komitee, et põhimõtet "kasutaja maksab" saaks rakendada ainult siis, kui oleks olemas põhjalik analüüs erinevate kulutegurite suhtelise väärtuse kohta ning võrdne mänguruum kõikide transpordiliikidele.

4.4 Üks komisjoni juhtpõhimõtetest on, et infrastruktuuri kasutamise maksustamine ei peaks tekitama uusi ja/või kõrgemaid makse. Sellepärast teeb komisjon ettepaneku anda liikmesriikidele võimalus selle kompenseerimiseks täieliku või osalise aastase mootorsõiduki maksu kaotamise näol. Komitee rõhutab, et paljudes riikides on juba mootorsõiduki maks EL miinimumtasemel või sellest väiksem ja seega ei ole see piisavaks kompensatsiooniks. Fiskaalneutraliteet oleks tagatud ainult vajaduse korral diiselkütuse aktsiisimaksu vähendamisega.

4.5 Komitee märgib ka, et erinevate riiklike eeskirjade ja süsteemide mosaiik eksisteeriks edasi, mis tähendab, et komisjoni eesmärki kehtestada ühtlustatud metoodika infrastruktuuri kasutamise maksustamise kohta ei oleks kahjuks võimalik saavutada.

4.6 Komitee on arvamusel, et komisjoni argumendid on vastuolulised, kui ta ühelt poolt teeb ettepaneku vähendada minimaalset piiri ja hõlmata ka 3.5 tonni kaaluvad kaubaveokid ning teiselt poolt lisab oma ettepanekusse sellised faktorid nagu liiklusummikutega ja liiklusõnnetustega seotud kulud ja keskkonnakulud, kuid mitte erasõidukid/sõiduautod, mis nimetatud kulusid tekitavad.

4.7 Oma ettepanekus loob komisjon otsese seose kehtestatava maksu ja infrastruktuuri investeeringute vahele. Tulud kavandatakse suunata tagasi sektorisse, kust nad on pärit, ning need ei ole mõeldud riigi rahakoti täitmiseks. Komitee toetab seda komisjoni lähenemisviisi.

4.8 Komisjon väidab, et maanteetranspordi maksud peavad olema seotud asjakohase maanteede infrastruktuuri võrgu ehitamise, ekspluateerimise, hooldamise ja arendamisega. Infrastruktuuri ehitamise kulu peab sisaldama ainult neid kulusid, mis tulenevad otseselt uute infrastruktuuri ühenduste ehitamisest. Uue infrastruktuuri all mõeldakse alla 15 aasta vanust infrastruktuuri. Komitee toetab seda õiglast lähenemist kui viisi, millega tagatakse, et makse ei kasutata juba olemasoleva infrastruktuuri, mille eest on juba makstud, kulude katteks.

4.9 Komisjon teeb ettepaneku, et rangetel tingimustel võib teemakse suurendada määral, mis ei ületa 25 %, et rahastada Euroopas olulise tähtsusega teisi transpordi infrastruktuure, mis asuvad samas transpordikoridoris või eriti tundlikes piirkondades. Komitee on arvamusel, et seda võimalust peaks kasutama võimalikult mõõdukalt ning et ühtegi transpordi infrastruktuuri ei peaks välistama. Kui seda tehakse, peaks laekumised kandma ühenduse arvele kuni projekti lõpetamiseni.

4.10 Komitee toetab ka ettepaneku reguleerimisala, mis hõlmab üleeuroopalist maanteetranspordivõrku ja sellele lähedal asuvate peateede võrgustiku osi, samuti kaalutlusi kõrvalmaanteede osas, mis ei ole eluliselt vajalikud siseturu nõuetekohaseks toimimiseks, kuigi need ei jää direktiivi reguleerimisalasse, ning ettepanekut luua igas liikmesriigis iseseisev järelevalveasutus, et tagada tee- ja kasutusmaksudest laekunud tulu õiglane jaotamine.

4.11 Lõpetuseks on komitee kriitiline ettepaneku suhtes lisada direktiivi ummikute ja liiklusõnnetuste tekitatud kulud ning keskkonnakulud, kuna need tekitatakse suurel määral erasõidukite poolt, millist sõidukite liiki direktiivi reguleerimisala ei hõlma, kuna ei ole selget analüüsi liiklusõnnetuste põhjuste kohta ega tundlike alade definitsiooni.

Brüsselis, 3. juuni 2004. a

Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee
president
Roger BRIESCH

LISA

Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee arvamuse juurde

Järgmised muudatusettepanekud, mis saavutasid vähemalt ühe neljandiku hääletustulemustest, lükati tagasi diskussiooni käigus (töökorra määrus 39(2).

Punktid 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7 ja 2.8

Kustutada ja asendada järgnevaga:

"2.3. Komitee arvab, et komisjonil jääb puudu ambitsioonist. Õiglane ja tõhus hinna määramise süsteem peab arvesse võtma maanteede infrastruktuuri rajamise ja hoolduskulusid, samuti nagu selle kasutamisega seotud keskkonna- ja sotsiaalseid kulusid. Viimased viitavad ühest küljest õhureostusele ja mürale ning selle mõjule keskkonnale ja kodanike tervisele ja teisest küljest ummikute ning liiklusõnnetustega seotud kuludele. Kõigile neile kuludele tuleb anda hinnang teaduslikul alusel. Seetõttu peaks direktiiv looma üldise metodoloogia ning samuti ajagraafiku liikmesriikidele, et maanteede kasutamise tasude kalkulatsioonis oleksid kaasa arvatud kõik välised kulud. Liikmesriikidel, mis on selle juba teostanud, tuleks lubada kulutuste kohest maksustamist. Lisaks sellele parandab transpordi väliste kulude kaasamine turu tõhusust, toetab Euroopa majanduse konkurentsivõimet ja vähendab keskkonnareostust ja võrgustike ummistumist."

Põhjendus

Me soovime kasutustasudesse kaasa arvata kõik kulud, ühest küljest investeeringute ja hoolduskulud, teisest küljest välised kulud, keskkonna- ja sotsiaalsed kulud. Mõned liikmesriigid on juba teostanud nende kulude väljaselgitamise. Veel enam, Euroopa Komisjoni finantseeritud uuring UNITE annab ülevaate olemasolevatest sobivatest väärtustest väliste kulude jaoks ja järeldab, et kuigi ei ole veel üksmeelt "korrektsete" väärtuste osas, on selle aluseks olev kulude kontseptsioon ja metodoloogia leidnud laialdast aktsepteerimist. Miks me soovime kõigi kulude kaasamist? Sest me arvame, et on oluline kohaldada EL seadusandluses kasutaja ja reostaja maksab põhimõtet.

Hääletuse tulemus:

Poolt: 77

Vastu: 86

Erapooletuid: 9

Punkt 2.12

Kustutada kaks viimast lauset ning asendada järgnevalt:

"Komitee on arvamusel, et käesolevat ettepanekut tuleb laiendada kogu transpordi infrastruktuurile. Maksutulud ei peaks olema sihtotstarbelised maanteetranspordile. Neid võib kasutada säästva transpordi elukorralduse, kui ka paremaks maanteetranspordi tööliste sotsiaalsete õiguste täimise tagamise rahastamiseks."

Põhjendus

Eraldades kõik tulud maanteetranspordi sektorisse ennetab selgelt riigi raha kulutamist ning ei panusta säästvatranspordi süsteemi enam kui vajalik Euroopa Komisjoni 2001. a Valges Raamatus ettenähtud ühtse transpordi poliitika kohta.

Hääletuse tulemus:

Poolt: 77

Vastu: 86

Erapooletuid: 9

Punkt 2.13

Viimased kaks lauset kustutada ja asendada järgnevalt:

"Komiteele tundub, et hinnalisa võimalus, mis ei ületa 25 %, võib teatud tundlikes piirkondades olla suuresti ebapiisav. Seetõttu teeb komitee ettepaneku suurendada hinnalisa nii, et see suudaks katta infrastruktuuri kulusid tundlikes piirkondades."

Põhjendus

Ei vaja selgitust.

Hääletuse tulemus:

Poolt: 77

Vastu: 86

Erapooletuid: 9

Punkt 3.1

Muuta järgnevalt:

"3.1 Komisjoni ettepanekus luuakse seos tee kasutusmaksude ja asjakohase maantee infrastruktuuri võrgu ehitamise, ekspluateerimise, hooldamise ja arendamise kulude vahel. Infrastruktuuri ehitamise kulu sisaldab ainult neid kulusid, mis tulenevad otseselt uue infrastruktuuri ehitamisest. Sellega peab komisjon silmas alla 15 aasta vanust infrastruktuuri. ~~Sellisel viisil tahab komisjon välistada, et direktiivi reguleerimisalasse jääks olemasolev infrastruktuur, mille eest on juba makstud. Komitee on arvamusel, et selline kriteerium on õiglane ning peab seda õigeks lähenemiseks.~~ Teisest küljest teede ehituse projekte finantseeritakse pika aja jooksul. Selline lühike mahakantud summa periood välistaks möödunud projektide maksmumuste suurt osa ja seega moonutaks maksumuse analüüsi. Komitee on seepärast arvamusel, et liikmesriikidele peaks olema lubatud ehituskulude üle arvet pidada, sõltumata nende võrgustiku vanusest ning võrgustiku finantseerimiseks kasutatud meetmetest."

Põhjendus

Mitte kõik infrastruktuuri investeerimiskulud, mis on ehitatud enam kui 15 aastat tagasi, pole hüvitatud.

Hääletuse tulemus:

Pool: 84

Vastu: 100

Erapooletuid: 1

Punktid 3.2, 3.3, 3.4 ja 3.5

Kustutada.

Põhjendus

Kui me nõustume väliste kulude internaliseerimisega, siis ei saa me neid paragrahve aktsepteerida.

Hääletuse tulemus:

Poolt: 89

Vastu: 93

Erapooletuid: 3

Punkt 4.2

Kustutada ning asendada järgnevaga:

"4.2 Komitee on arvamusel, et komisjon jättis tutuvustamata üldise metoodika teaduslikule lähenemisele tuginedes ning samuti ajakava, arvutamaks väliskulusid, mis on seotud teede infrastuktuuri kasutamisega."

Põhjendus

Meie arvamuse kohaselt ei ole komisjon piisavalt ambitsioonikas.

Hääletuse tulemus:

Poolt: 89

Vastu: 93

Erapooletuid: 3

Punkt 4.6

Kustutada ja asendada järgnevaga:

"4.6 Komitee on arvamusel,et kaubaveokid kaupade veoks ja eriti kuller ning ekspress tarneteks, samuti vähem kui 3.5 tonni kaaluvad peaks panustama kasutusmaksu".

Põhjendus

Milleks rääkida ersõidukitest kui kuller- ning ekspresstarneid teostavatest ja välja jätta vähem kui 3.5 tonnised ärisõidukid, mis muide põhjustavad olulise hulga liiklusõnnetusi?

Hääletuse tulemus:

Poolt: 89

Vastu: 93

Erapooletuid: 3

Punkt 4.7

Pärast esimest lauset, kustutada ja asendada järgmisega:

"Maksutulud ei peaks olema sihtotstarbelised maanteetranspordile. Neid võib kasutada säästva transpordi elukorralduse, kui ka paremaks maanteetranspordi tööliste sotsiaalsete õiguste täimise tagamise rahastamiseks."

Põhjendus

Vastavuses meie poolt muudetud punktiga 2.12.

Hääletuse tulemus:

Poolt: 89

Vastu: 93

Erapooletuid: 3

Punkt 4.8

Kustutada ja asendada järgmisega:

"4.8 Komitee on seepärast arvamusel, et liikmesriikidele peaks olema lubatud ehituskulude üle arvet pidada, sõltumata nende võrgustiku vanusest ning võrgustiku finantseerimiseks kasutatud meetmetest, kuna praktikas finantseeritakse projekte pikaajaliselt."

Põhjendus

Vastavuses meie poolt muudetud punktiga 3.1.

Hääletuse tulemus:

Poolt: 89

Vastu: 93

Erapooletuid: 3

Punktid 4.9, 4.10 ja 4.11

Kustutada.

Põhjendus

Vastavalt eelmisele ettepanekule kustutada punktid 3.2 kuni 3.4.

Hääletuse tulemus:

Poolt: 89

Vastu: 93

Erapooletuid: 3