

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemadel „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest“

[COM(2017) 275 final – 2017/0114 (COD)]

ja

„Ettepanek: nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ (raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest) teatavaid mootorsõidukite maksustamist käsitlevaid sätteid“

[COM(2017) 276 final – 2017/0115 (CNS)]

(2018/C 081/26)

Raportöör: **Alberto MAZZOLA**

Konsulterimistaotlus	Euroopa Ülemkogu, 12.6.2017 ja 23.6.2017 Euroopa Parlament, 15.6.2017
Õiguslik alus	Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklid 91 ja 113
Vastutav seksioon	transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna seksioon
Vastuvõtmine seksioonis	2.10.2017
Vastuvõtmine täiskogus	18.10.2017
Täiskogu istungjärk nr	529
Hääletuse tulemus	121/2/6
(poolt/vastu/erapooletuid)	

1. Järeldused ja soovitused

1.1. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee on veendunud, et ELis sellise õiglase, läbipaistva, mittediskrimineeriva ja bürokraatiavaba teemaksu kogumissüsteemi kehtestamisel, mis on proportsionaalne maanteede kasutamisega ning veoautode, busside ja autode tekitatavate väliskuludega, ilma teemaksu kogumissüsteemi killustamiseta ning kooskõlas põhimõttega „kasutaja maksab“ ja „saastaja maksab“ oleks positiivne mõju maanteetransporditaristu halvenemise, liiklusummikute ja reostusega seotud probleemide lahendamisele. Sellist süsteemi saaks allpool loetletud tingimustel järkjärgult kohaldada raskeveokite ja kergsõidukite suhtes kogu üleeuroopalises transpordivõrgus, alustades põhivõrgust.

1.2. Komitee rõhutab ühise õigusraamistiku ajakohastamise olulisust, et tagada kõigile liiklejatele ühtne kohaldamisala, eelkõige kogu ühendust hõlmava, läbitud vahemaal põhineva teemaksu kogumissüsteemi osas, mis on seotud ühenduse tähtsusega maanteetaristu kasutamisega, näiteks üleeuroopaline transpordivõrk TEN-T, kiirteed ja märkimisväärse rahvusvahelise liiklusega riiklikud maanteed.

1.3. Transpordisektoril on oluline osa ELi liikuvuse ja sotsiaalmajandusliku arengu tagamisel ning komitee leiab, et majanduskasvu ja jätkusuutlikkusega seotud probleemidega toimetulemiseks on vaja optimeerida transporditaristuvõrku: taristusse investeerimine on hädavajalik majanduskasvu ja tööhõive suurendamiseks, kuna taristusse tehtavate kulutuste suurendamine 1 % võrra toob kaasa tulemuste paranemise samal aastal 0,4 % võrra ja nelja aasta pärast 1,5 % võrra ⁽¹⁾.

1.4. Komitee märgib murega, et „kuigi transporditaristu vajadused on Euroopa tasandil hinnanguliselt ligikaudu 130 miljardit eurot aastas, on keskmine investeeringute tase ELis oluliselt alla 100 miljardi euro alates majanduskriisi algusest“ ⁽²⁾. Hoolimata 2013. aasta lõpus üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitleva uue ELi raamistiku

⁽¹⁾ IMF, *World Economic Outlook*, 10/2014.

⁽²⁾ ITF (2015), *ITF Transport Outlook 2015*, OECD Publishing, Pariis.

vastuvõtmisest ⁽³⁾ ja struktuurifondidest saadud toetusest ⁽⁴⁾ on ELis on vähenenud kulutused maanteetaristu hooldusele. On ebatõenäoline, et mitmeaastases finantsraamistikus 2021–2027 nähakse ette vajalike ressursside suurendamist.

1.5. Komitee jaoks on ülioluline, et maanteetaristu kasutamise tulud suunataks järgmiselt: taristu kasutamisega seotud tulud tuleks suunata maanteetaristu ehitamise, arendamise, käitamise ja hoolduse kulude katmiseks, samas kui väliskuludega seotud tulud peaksid olema suunatud maanteetranspordi kahjulike mõjude leevendamisse ja tulemuslikkuse parandamiseks alternatiivse taristu, uuenduslike liikluskorraldussüsteemide, automatiseeritud juhtimise, elektrifitseerimise, sh kiirlaadimispunktide, ja alternatiivsete energiasüsteemide abil.

1.6. Komitee arvates võiksid sellised täiendavad tulud, mis võivad komisjoni valitud variandi puhul ulatuda 10 miljardi euronist aastas, ⁽⁵⁾ 20 miljardi euronist kohustusliku kohaldamise puhul raskeveokitele ja veelgi suurema summani juhul, kui kohaldamisala laiendatakse kergsõidukitele, anda olulise toetuse üleeuroopalise transpordivõrgu, sealhulgas tehnoloogiliste komponentide väljaarendamiseks ja käitamiseks. Siiski on esmatähtis ja otsustav avaliku sektori panus taristu rahastamisse.

1.7. Komitee arvates annab *eurovignette*'i reguleerivate õigusnormide läbivaatamine võimaluse määratleda ühised ja ühtlustatud standardid, et jälgida ja parandada kõnealuste õigusnormide nõuetekohast kohaldamist, luues selleks spetsiaalse ELi registri ja kogudes liikmesriikidelt täpset teavet.

1.8. Komitee peab oluliseks, et transpordi siseturul ei toimuks diskrimineerivat tegevust, ning kutsub komisjoni üles sekkuma, et tagada kiiresti ühenduse õigusraamistiku täielik järgimine: eelkõige ei tohiks sagedastele kasutajatele ja/või kodumaistele kasutajatele kohaldatavad tasud ja tehtavad allahindlused olla diskrimineerivad juhuslike ja/või mitte-kodumaiste kasutajate suhtes.

1.9. Komitee jaoks on suur mure ka kliimamuutuste mõju ning keskkonnakaitse ja tervise ja sotsiaalse heaolu kõigi aspektide kaitse tase seoses transpordi mõistliku kasutamisega, nagu juba märgitud: „Transpordi puhul on eesmärk vähendada kasvahoonegaaside heitkoguseid 1990. aasta heitkoguste tasemega võrreldes 60 %, endiselt väga ambitsioonikas ja selle täitmiseks on tarvis suuri jõupingutusi“ ⁽⁶⁾.

1.10. Komitee kordab, et „kasutaja maksab“ ja „saastaja maksab“ põhimõtteid tuleb rakendada paindlikult äärepiirkondade ja kaugete maapiirkondade ning mäge- ja saarepiirkondade kontekstis, et vältida kuludele pöördvõrdelisi mõjusid ning säilitada selle otstarve veeteenuste korraldusega seotud valikute mõjutamise vahendina, kõrvaldades samaaegselt igasuguse ebavõrdse konkurentsi eri transpordiliikide vahel (TEN/582, „COP21 konverentsi järelduste mõju Euroopa transpordipoliitikale“).

1.11. Komitee peab samuti esmatähtsaks analüüsida direktiivi mõju kaks aasta pärast selle jõustumist, eriti mõju uutest investeeringutest saadava kasu ja kaubaveokulude seisukohast, et vältida Euroopa tööstuse ülemaailmse konkurentsivõime halvenemist.

1.12. Komitee leiab, et erilist tähelepanu tuleks pöörata meetmete üldisele vastuvõetavusele kasutajate, tarbijate ja kodanike jaoks uue maksuraamistiku läbipaistvuse ja selguse aspektist, tagades – ka mitmekeelsete maanteemärgistuste abil –, et kasutajatel tekiks kohe selge ja positiivne arusaam saadavate tulude otstarbest ning nende õiglasest jaotamisest ja suunamisest, samuti ülemäärase või topeltmaksustamise vältimisest. See peab hõlmama ka kaht üldist maanteede kvaliteedi tegurit: ummikute esinemise tase ja heitkoguste vähendamine taristukilomeetri kohta.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL (ELT L 348, 20.12.2013, lk 1).

⁽⁴⁾ 2014. ja 2015. aastal moodustas ELi institutsioonide poolt oma rahastamisallikatest (TEN-T/Euroopa ühendamise rahastu, Euroopa Regionaalarengu Fond/ühitekuuluvusfond ja Euroopa Investeeringuspanga laenud) tehtud investeeringute kogumaht TEN-T põhi- ja üldvõrku 28 liikmesriigis 30,67 miljardit eurot.

⁽⁵⁾ *Eurovignette*'i direktiivi mõju hindamine.

⁽⁶⁾ ELT C 303, 19.8.2016, lk 10.

1.13. Komitee arvates suudaksid uue õigusakti rakendamise tulemusel saadavate tulude eraldamine vastavalt eelpool kirjeldatule luua üle poole miljoni lisatöökoha.

1.14. Komitee leiab, et komisjon peaks jälgima ja suurendama vahendeid uue õigusakti nõuetekohaseks ja ühtlaseks kohaldamiseks, sealhulgas väliskulude suhteliste väärtuste korrapärane kontrollimine teaduslikul alusel ning kohaldatavate teemaksu kogumissüsteemide ja sõidukite tegelike heitkoguste tegelik vastavus, mis praegu ei toeta kõige energiasäästlikumaid sõidukeid, ning koostama üksikasjaliku aastaaruande muudetud direktiivi rakendamisel tehtud edusammudest, mis edastatakse Euroopa Parlamendile ja nõukogule, Euroopa Regioonide Komiteele ning Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele.

2. Sissejuhatus

2.1. Transport on ühtse Euroopa ruumi oluline samm ja võimaldab kodanike, töötajate, kaupade ja teenuste liikumisvabadust liidus konkreetselt rakendada: transpordivõrkude tõhusus ja kvaliteet mõjutavad otseselt kestlikku arengut, elukvaliteeti ja kvaliteetseid töökohti ning Euroopa konkurentsivõimet.

2.2. ELi maanteetranspordimajandus, sealhulgas 344 000 reisijateveoga tegelevat maanteetranspordiettevõtet ja üle 560 000 kaupade autoveoga tegelevat ettevõtet,⁽⁷⁾ tagab 5 miljonit otsest töökohta ning moodustab ligikaudu 2 % ELi SKPst, annab olulise panuse ELi majanduskasvu ja tööhõivesse ning vajab seetõttu ennetavat poliitikat.

2.3. Transport on õhusaaste peamine põhjus ja moodustab praegu veerandi Euroopa kasvuhoonegaaside heitkogustest. Veoautod ja bussid põhjustavad ligikaudu veerandi maanteetranspordi tekitatud heitkogustest, mis peaks ajavahemikul 2010–2030 suurenema umbes 10 % (ELi 2016. aasta võrdlusstsenaarium: energia, transpordi ja kasvuhoonegaaside heite suundumused aastani 2050). Esimese sammuna on Euroopa Komisjon keskendunud kahele järgmisele ettepanekule: üks neist käsitleb CO₂-heite ja nende sõidukite kütusekulu sertifitseerimist ning teine tõendatud andmete kontrolli ja aruandlust.

2.4. Vastuvõetud strateegias, mille kohta on komitee avaldanud arvamuse,⁽⁸⁾ on esitatud tegevuskava vähese heitkogusega liikuvuse suunas, mis soodustab kõnealust üleminekut ka Pariisi kliimamuutuste kokkuleppega seatud eesmärkide valguses.

2.5. Strateegial on kolm eesmärki: tagada tõhusam transpordisüsteem, edendada madala süsinikusisaldusega alternatiivenergiat transpordisektoris ning edendada vähesaastavaid või saastevabu sõidukeid.

2.6. Kohaldamisala puudutab peamiselt maanteetransporti, mis moodustab üle 70 % transpordi põhjustatud kasvuhoonegaaside heitkogusest ning tekitab suures määral õhusaastet, ent teisi transpordisektoreid ergutatakse samuti panustama.

2.7. Tõhusama transpordi tagamiseks, arvestades energiakulu ja heitkoguste taset, on oluline ette näha õigeid hinnasignaale ja võtta arvesse välismõju: sel eesmärgil kavatseb Euroopa Komisjon luua teemaksusüsteemi, mis põhineb tegelikult läbitud kilomeetritel, et rakendada paremini põhimõtet „saastaja maksab“ ja „kasutaja maksab“.

2.8. Nelja küsimust käsitletakse põhimõtte „kasutaja maksab“ ja „saastaja maksab“ laiema kohaldamise kaudu, nende lahenduseks on „õiglane ja tõhus teemaksu kogumissüsteem“.

— Maanteetransport põhjustab 17 % ELi CO₂-heitest ning vähesaastavate ja saastevabade sõidukite kasutamine ei ole piisav 2030. aasta kliima- ja energiaeesmärkide saavutamiseks.

⁽⁷⁾ ELi transport arvudes 2016, mis põhineb Eurostati andmetel.

⁽⁸⁾ ELT C 383, 17.11.2015, lk 84.

- ELi teede kvaliteet halveneb taristusse tehtavate investeeringute vähenemise ning hooldustööde edasilükkamise tõttu, arvestamata pikaajalist majanduslikku mõju.
- Mõned liikmesriigid on võtnud kasutusele ajutised tasud (*vignette'id*), mis diskrimineerivad juhuslikke välisettevõtjaid.
- Maanteeõidukite põhjustatud atmosfääri saastamine ja liiklusummikud tähendavad ühiskonnale märkimisväärsed kulusid.

2.9. **Majandusliku mõju** analüüsid näitavad märkimisväärsed erinevusi transpordi kasutajate, ametiasutuste ja käitajate kulude suurenemise vahel, mida tasakaalustavad suuremad tulud ning ummikukulude ja muude väliskulude vähenemine, kuid esile tuuakse võimalikku negatiivset mõju levitamisele ja VKEdele suurenenud kulude tõttu ⁽⁹⁾.

2.10. Digitaal tehnoloogia on võimeline suurendama transpordi ohutust, tõhusust ja kaasavust, võimaldades sujuvat uksest-ukseni transporti, integreeritud logistikat, lisaväärtusega teenuseid tänu intelligentsete transpordisüsteemide levikule kõikides transpordiliikides üleeuroopalise mitmeliigilise transpordivõrgu arendamise lahutamatu osana.

2.11. Üleeuroopalised meetmed vähese CO₂-heitega transpordi edendamiseks võivad avaldada tugevat **mõju piirkondadele**, mida läbivad transporditaristud, põhjustades otseseid tagajärgi energia-, territoriaalsele, keskkonna- ja transpordiplaneerimisele ning avaldades märkimisväärselt majanduslikku ja tööhõivealast mõju.

2.12. **Selliste meetmete heakskiitmiseks kasutajate, tarbijate** ja kodanike poolt üldiselt tuleb teha rohkem tööd läbipaistvuse ja selguse suurendamiseks, et luua vähese heitega ja heitevabade sõidukite turg: tuleb astuda samme tarbijate paremaks teavitamiseks autode märgistamise kaudu ja uute sõidukite kasutuselevõtu toetamiseks riigihanke-eeskirjade kaudu. Samal ajal on vaja tegutseda seoses uue maksuraamistiku läbipaistvusega, tagades, et kasutajatel tekiks kohe selge ja positiivne arusaam saadavate tulude otstarbest ja nende õiglasest jaotamisest ning ülemäärase maksustamise ja topeltmaksustamise vältimisest.

3. Euroopa Komisjoni ettepanekute kokkuvõte

3.1. Euroopa Komisjoni ettepanekute kohaselt puudutab maksustamine maanteetaristut ning vastab läbitud vahemaale – välistades kindlaksmääratud summaga maksustamise, mis on praegu kasutusel mõnes ELi riigis – ja hõlmab kõiki sõidukitüüpe – lisaks kaubaveoks kasutatavatele raskeveokitele ka busse, kaubikuid ja sõiduautosid – ning sellest tulenevalt nii kauba- kui ka reisijatevedu ning näeb ette maksustamise muudatusi seoses võimaliku saaste ja taristu kasutamisega. Seadusandlikud muudatused puudutavad eelkõige järgmist:

- tee- ja kasutusmaksude sätted, hõlmates kõiki sõidukeid, mitte ainult üle 3,5 tonni kaaluvaid sõidukeid; direktiivi ajakohastamine ja selle laiendamine kõigile raskeveokitele alates 1. jaanuarist 2020 ning kergsõidukitele koos erandite kaotamisega; väliskulumaksude maksimaalsed väärtused ja nende kehtestamise nõuete lihtsustamine;
- ajapõhise maksustamise järkjärguline kaotamine raskeveokite puhul 31. detsembriks 2023 ja kergsõidukite puhul 31. detsembriks 2027 ning uue teemaksu kogumissüsteemi kehtestamine tasude aluseks olevate kulude arvutamise ja hindamise abil;
- taristu tasude muutmine raskeveokite puhul CO₂-heite alusel ning praeguste Euro-heitgaasikategooriatel põhinevate maksustamise muudatuste järkjärguline kaotamine alates 1. jaanuarist 2022;

⁽⁹⁾ Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of the Eurovignette Directive (1999/62/EC) – Study contract no. MOVE/A3/119-2013 – 05.2017.

- kergsõidukeid käsitlevad lisameetmed, mis puudutavad linnadevahelisi ummikuid ning kõikide sõidukitüüpide saastet ja CO₂-heidet;
- väliskulude tasude kohustuslik kehtestamine raskeveokitele vähemalt võrgustiku ühes osas alates 1. jaanuarist 2021.

3.2. Vastavalt põhimõtetele „saastaja maksab“ ja „kasutaja maksab“ peaks direktiivi 1999/62/EÜ kohaldamisala laiendamine aitama vähendada konkurentsimoonusi, mis tulenevad praegusest busside maksuvabastusest taristu kasutamise eest.

3.3. Täiendava ettepanekuga nähakse ette raskete kaubaveokite maksustamise miinimummäärade järkjärguline kaotamine, mis toimuks täpsemalt viies etapis viie järjestikuse aasta vältel ning igas etapis vähendataks praegust miinimummäära 20 %.

4. Üldised tähelepanekud

4.1. Komitee on veendunud, et ELis sellise õiglase, läbipaistva, mittediskrimineeriva ja bürokraatiavaba teemaksu kogumissüsteemi kehtestamisel, mis on proportsionaalne maanteede kasutamisega ning veoautode, busside ja autode tekitatud teaduslikult mõõdetavate väliskuludega, ilma teemaksu kogumissüsteemi killustamiseta ja koos väliskulude arvestamisega ning kooskõlas põhimõttega „kasutaja maksab“ ja „saastaja maksab“ oleks positiivne mõju maanteetransporditaristu parandamisele ning liiklusummikute ja reostuse vähendamisele.

4.2. Komitee rõhutab, kui tähtis on ELi standardite ühetaolise kohaldamise ümberhindamine, muutmine ja tugevdamine ning seega ühise õigusraamistiku loomine, mis tagab kõigile maanteetranspordi sektori liiklejatele ühetaolised tingimused: direktiiviga jäetakse piisavalt ruumi erinevatele rakendussätetele ning komitee leiab, et on vaja mõelda võimalikule vajadusele – pärast rakendamise kolmeaastast kontrollimist – kasutada õiguslikult siduvamaid vahendeid ühtse kohaldamise tagamiseks.

4.3. Komitee soovib tungivalt, et ühine maksukogumisraamistik oleks oma eesmärkides selge, läbipaistev, lihtne ja kontrollitav ning et nii e- ja paberkviitungitel kui ka maanteemärgistustel oleks selgesti mõistetav, kuhu maksud suunatakse, et parandada selle panuse ühiskondlikku vastuvõetavust, mille annavad kõik liiklejad ühise heaolu saavutamiseks.

4.4. Õigusaktide edasine ühtlustamine ja ühenduse tasandil ühise õigusraamistiku kehtestamine teemaksu kogumissüsteemi jaoks, mis on seotud ühenduse tähtsusega maanteetaristu kasutamisega, nagu TEN-T võrgustiku teed, maanteed ja märkimisväärse rahvusvahelise liiklusega riiklikud teed, on hädavajalik, et saavutada maanteetranspordi sektoris tõeline ELi ühisturg ilma diskrimineerimise ja konkurentsimoonuseta.

4.5. Teemaksu kogumissüsteemidel on erinev mõju sise- ja äärealadele: suure liiklussagedusega sisealadel on negatiivne mõju suurem kui äärealadel, samas kui viimaste keskkonnamõjuga seotud kompensatsioon ja taristu rahastamine on selgelt väiksem kui sisealadel. Komitee on seisukohal, et struktuurifondid ja keskkonnapoliitika rahastamisvahendid ning Euroopa Investeerimispank peaksid sekkuma tasakaalustatud arengu tagamiseks.

4.6. Ühtse teemaksu kogumissüsteemi – nii kleebase/vignette'i kui ka teemaksuna – puudumine on samuti seotud erinevate teemaksu kogumissüsteemi mudelitega, mis sageli ei ole koostalitlusvõimelised ning toovad transpordi- ja logistikaettevõtetele kaasa täiendava halduskoormuse ja lisakulu, arvestades kasvavat nõudlust uuendusliku maanteetranspordi järele koos uue ja intelligentse taristu arendamisega, sealhulgas automaatne juhtimine ja uute kütuste turustamine ning olemasolevate võrkude nõuetekohane hooldus liiklusvooga toimetulemiseks.

4.7. Komitee arvates on vaja piisavaid investeeringuid olemasolevasse ja tulevasse taristusse, et saavutada riiklike transpordivõrkude parem koostalitlusvõime, sealhulgas ka satelliit tehnoloogiaga, ja lihtsustada nende juurdepääsu ühtsele turule, hõlbustades intelligentse logistika⁽¹⁰⁾ ja IKT lahenduste rakendamist liiklusohutuse parandamiseks ja üldise süsteemi tõhususe suurendamiseks koos intelligentsete transpordisüsteemide laiema kasutamisega ning tõhusama ja paremini ühendatud, tänapäevase ja jätkusuutliku maanteetranspordivõrgustiku tagamisega kogu Euroopas. Alates 2019. aastast peaks püüdma transpordi digitaliseerimise strateegia raames paigaldada sõidukitele vaid OBU-seadmestiku, mis on koostalitlusvõimeline ELi tasandil.

4.8. Komitee leiab, et transporditaristu investeeringute ja hooldustaseme ebapiisavuse tõttu on oluline rakendada põhimõtet „kasutaja maksab“ ja „saastaja maksab“ maanteetaristu rahastamiseks tingimusel, et

- taristu kasutamise eest saadud tulu suunatakse samasse maanteetaristusse;
- väliskulu maksustamisest saadavat tulu tuleks kasutada maanteetranspordi kahjulike mõjude leevendamiseks, sealhulgas alternatiivse taristu ehitamiseks, alternatiivse kütuse turustamiseks, alternatiivsete juhtimissüsteemide, transpordiliikide ja alternatiivsete energiaallikate ning üleeuroopalise transpordivõrgu toetamiseks;
- direktiivi artiklit 9 muudetakse vastavalt.

4.9. Komitee leiab, et investeeringud on olulised ka vähendamaks maanteetranspordi CO₂-heitekoguseid (vt punkt 2.12), mis mõjutavad märkimisväärselt keskkonnakvaliteeti ja väliskulusid 1,8–2,4 % ulatuses SKPst, ning nõuab CO₂-heitekoguste vähendamise integreeritud lähenemisviisi: piirväärtuste kehtestamine ELi sõidukiturule suunatud uute raskeveokite heitekogustele on maksukogumissüsteemist tõhusam vahend heitekoguste vähendamiseks, kuid see ei ole piisav kindlaksmääratud eesmärkide saavutamiseks.

4.10. Arvestades liiklusummikute probleemi püsimist nii linnapiirkondades kui ka väljaspool neid, tuleks täiustatud liikluskorraldussüsteemide puhul kasutada ELi rahalist toetust ja tõhusat satelliitlogistika protsessi, et kaotada liiklejate kantavad lisakulud: selliste meetmete vabatahtliku vastuvõtmisega kaasnev tulu tuleks igal juhul suunata otse neutraalse mõjuga alternatiivsete lahenduste rahastamisele.

4.11. Ühistransporti tuleb edendada ja teemaksud kindlaks määrata, et järgida ja täita kõnealust eesmärki nii „kasutaja maksab“ kui ka „saastaja maksab“ põhimõtte seisukohast.

5. Konkreetsed märkused

5.1. Komitee toetab Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse (EETS) eesmärki, millega nähakse ette, et sõidukile paigaldatakse vaid üks seade, mis on seotud ühe lepingu ja ühe arvega kogu ELis, mis looks ühtse turu ja tagaks, et kaubanduslikul eesmärgil vedajatel oleks üksainus tarnija, neile kehtiks üksainus leping ja esitataks üksainus arve.

5.2. Brenneri kogemus teemaksu hinnalisandi kohaldamisel vastavalt direktiivis sätestatud põhimõtetele ja piirangutele eesmärgiga luua alternatiivne taristu on osutunud kohaliku elanikkonna jaoks kasulikuks ja vastuvõetavaks. Seetõttu on komitee veendunud, et seda võimalust laiendatakse ka teistele tundlikele piirkondadele.

5.3. Pärast pikaajalisi arutelusid ja analüüse raskeveokite jaoks määratletud allahindlussüsteem vastavalt artiklile 7 näib komitee arvates olevat õiglane ja mittediskrimineeriv ning seda võiks samaväärselt laiendada ka kergsõidukitele, vähendades mõnes riigis tuvastatud praegust ebavõrdsust juhuslike/välismaiste kasutajate ja regulaarsete/kodumaiste kasutajate vahel. Järelikult tuleks artiklit 7a vastavalt muuta.

5.4. Teatavate sõidukikategooriate, näiteks Euro V ja Euro VI veoautode väliskuludega seotud tasude võrdlus näitab vähem saastavate sõidukite märkimisväärselt halvemasse olukorda seadmist, mida komitee arvates ei saa õigustada. Komitee kutsub üles vaatama läbi direktiivi lisades väliskulude jaoks sätestatud tasud, et eelistada vähese CO₂-heitega sõidukeid. Saastevabade sõidukite puhul on võimalik ajutiselt vähendada taristu kasutamisest tulenevaid teemaksusid.

⁽¹⁰⁾ COM(2016) 766 final.

5.5. Komitee kutsub Euroopa Komisjoni üles ajakohastama korrapäraselt teemaksude, sealhulgas kohalike tingimuste, **teaduslikku** hindamist, võttes arvesse kohalikku eripära, kuid vältides kindlal teaduslikul alusel õigustamatut diskrimineerimist.

Brüssel, 18. oktoober 2017

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Georges DASSIS
