

1.6.2011

A7-0171/ 001-035

MUUDATUSETTEPANEKUD 001-035

Transpordi- ja turismikomisjon

Soovitus teisele lugemisele

Saïd El Khadraoui

Raskete kaubaveokite maksustamine

A7-0171/2011

Nõukogu seisukoht (15145/1/2010 – C7-0045/2011 – 2008/0147(COD))

Muudatusettepanek 1

Nõukogu seisukoht – muutmisakt

Põhjendus 5a (uus)

Nõukogu seisukoht

Muudatusettepanek

(5a) Muud transpordiliigid kui maanteetransport on juba hakanud väliskulusid arvesse võtma ja asjaomased liidu õigusaktid näevad ette järkjärgulist arvessevõtmist või vähemalt ei takista seda. Lennundusest tulenevad süsinikdioksiidi heited on juba lisatud heitkogustega kauplemise süsteemi vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiivile 2009/29/EÜ, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, et täiustada ja laiendada ühenduse kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteemi. Heitkogustega kauplemise süsteem hõlmab ka elektritootmist rongidele. Muid väliskulusid saab arvesse võtta lennujaamatasude kaudu, mida võib keskkonnaeesmärkidest lähtudes varieerida vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2009. aasta direktiivile lennujaamatasude kohta, ning

raudteefrastruktuuri kasutustasude kaudu vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivile 2001/14/EÜ raudteefrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteefrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta. Maanteetranspordisektoris kohaldatakse juba mitmeid makse ja tasusid, sealhulgas väliskulude, nagu süsinikdioksiidi osalise kompenseerimise maksud ja tasud, mida teostatakse näiteks kütuseaktsiisi näol. Seda protsessi tuleb siiski jätkuvalt kontrollida ja julgustada, et luua kõigi transpordiliikide väliskulude arvessevõtmiseks liiduülene raamistik.

¹ ELT L 140, 5.6.2009, lk. 63.

² ELT L 70, 14.3.2009, lk 11.

³ EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29.

Muudatusettepanek 2

Nõukogu seisukoht – muutmisakt Põhjendus 10

Nõukogu seisukoht

(10) Käesoleva direktiivi kohaldamiseks on mudeliga, mille komisjon kavandas **liiklusest tuleneva õhu- ja mürasaaste** väliskulude arvutamiseks, ette nähtud usaldusväärsed meetodid ja mitmed ühikuväärtused, mille **võiks** väliskulumaksude arvutamisel juba aluseks võtta.

Muudatusettepanek

(10) Käesoleva direktiivi kohaldamiseks on mudeliga, mille komisjon kavandas väliskulude arvutamiseks, ette nähtud usaldusväärsed meetodid ja mitmed ühikuväärtused, mille **saab** väliskulumaksude arvutamisel juba aluseks võtta.

Selgitus

Kooskõlas EP 1. lugemise muudatusettepanekuga 9.

Muudatusettepanek 3

Nõukogu seisukoht – muutmisakt Põhjendus 12

Nõukogu seisukoht

(12) Ajapõhiste kasutusmaksudega, mida kogutakse päeva-, nädala-, kuu- ja aastapõhiste määrade alusel, ei tohiks diskrimineerida juhukasutajaid, kuna suur hulk selliseid kasutajaid on tõenäoliselt välismaised vedajad. Seepärast tuleks kehtestada üksikasjalikum päeva-, nädala-, kuu- ja aastapõhiste määrade omavaheline suhe raskete kaubaveokite jaoks.

Muudatusettepanek

(12) ***Ajapõhised kasutusmaksud kujutavad endast üleminekusüsteemi, mille puhul kohaldatakse juba põhimõtet „kasutaja maksab”, kui läbitud vahemaal põhinevat maksustamissüsteemi, mis kajastab paremini infrastruktuuri tegelikku kasutamist, ei ole veel võimalik rakendada.*** Ajapõhiste kasutusmaksudega, mida kogutakse päeva-, nädala-, kuu- ja aastapõhiste määrade alusel, ei tohiks diskrimineerida juhukasutajaid, kuna suur hulk selliseid kasutajaid on tõenäoliselt välismaised vedajad. Seepärast tuleks kehtestada üksikasjalikum päeva-, nädala-, kuu- ja aastapõhiste määrade omavaheline suhe raskete kaubaveokite jaoks.

Selgitus

Asendab EP 1. lugemise muudatusettepaneku 11 (samuti EP 1. lugemise muudatusettepaneku artikli 11 kohta).

Vt ka artikli 7 lõiget 2 ajapõhiste ja kilomeetripõhiste maksustamissüsteemide kombineerimise võimaluste kohta.

Muudatusettepanek 4

Nõukogu seisukoht – muutmisakt Põhjendus 12a (uus)

Nõukogu seisukoht

(12a) Keskpikas perspektiivis tuleks teha jõupingutusi, et lähendada väliskulude arvutamise meetodeid kõikides liikmesriikide maksustamissüsteemides, eesmärgiga anda Euroopa maanteevedajatele selgeid hinnasignaale, mis toimiksid stiimulina käitumise optimeerimisel.

Muudatusettepanek

Selgitus

EP 1. lugemise muudatusettepanek 10.

Muudatusettepanek 5

**Nõukogu seisukoht – muutmisakt
Põhjendus 18a (uus)**

Nõukogu seisukoht

Muudatusettepanek

(18a) Kui ummikute vähendamiseks kohaldatakse teatava teelõigu suhtes diferentseerimist, tuleks diferentseerimist kavandada ja kohaldada tulusid mitte mõjutaval viisil, mis annaks tunduvad finantseelised vedajatele, kes otsustavad kasutada kõnealust teelõiku tippkoormusevälisel ajal, nende ees, kes otsustavad kasutada seda tippkoormuse ajal.

Selgitus

Diferentseerimist tuleks kohaldada selleks, et tekitada selged finantsstiimulid üleminekuks sama teelõigu kasutamisele tippkoormusevälisel ajal. See põhjendus toob selgelt välja, et kui ummikute vähendamiseks kohaldatakse diferentseerimist, tuleb sama teelõigu kohta maksta rahalist hüvitist. Hüvitise täpne väljaarvutamine ja aritmeetiline kontrollimine toimub samal viisil, nagu praeguse direktiivi kohase diferentseerimise puhul, s.o „asjaomase infrastruktuurivõrgu” suhtes (artikli 7b lõige 1).

Muudatusettepanek 6

**Nõukogu seisukoht – muutmisakt
Põhjendus 21a (uus)**

Nõukogu seisukoht

Muudatusettepanek

(21a) Lubatud hinnalisandi vahemik võib hõlmata paralleelseid, lähedalasuvaid ja otseselt konkureerivaid mägiseid teelõike, kuhu võib liiklust hinnalisandi kehtestamisel ümber suunata. Käesoleva sätte kohaldamise osas piiriüleste projektide suhtes peaksid asjaomased liikmesriigid ja komisjon kokku leppima.

Selgitus

Sõnade „paralleelne ja mägine” kasulik lisamine tuleks siduda sõnadega „lähedalasuvad ja otseselt konkureerivad”. Sõna „lähedalasuv” on vajalik vältimaks, et hinnalisandit lubatakse teelõikudel, mis asuvad kaugel nendest lõikudest, kus hinnalisand on juba lubatud. Kaugusele mitteviitamine võib lubada võimalust kehtestada hinnalisand meelevaldselt ükskõik kus. Väljend „otseselt konkureerivad” on vajalik hinnalisandi sidumiseks liikluse ulatusliku ümbersuunamisega.

Muudatusettepanek 7

Nõukogu seisukoht – muutmisakt

Põhjendus 27

Nõukogu seisukoht

(27) Soovitatav on kasutada elektroonilisi teemaksusüsteeme, et vältida sujuva liiklusvoo häirimist ja negatiivset mõju kohalikule keskkonnale, mida tekitavad järjekorrad teemaksu kogumise kabiinide juures. Seetõttu on soovitatav kehtestada väliskulumaks selliste süsteemide abil vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiivile 2004/52/EÜ (ühenduse elektroonilise maanteemaksu koostalitlusvõime kohta).

Muudatusettepanek

(27) Soovitatav on kasutada elektroonilisi teemaksusüsteeme, et vältida sujuva liiklusvoo häirimist ja negatiivset mõju kohalikule keskkonnale, mida tekitavad järjekorrad teemaksu kogumise kabiinide juures. Seetõttu on soovitatav kehtestada väliskulumaks selliste süsteemide abil vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiivile 2004/52/EÜ (ühenduse elektroonilise maanteemaksu koostalitlusvõime kohta). ***On oluline, et käesoleva direktiivi eesmärk saavutataks viisil, mis ei kahjusta siseturu nõuetekohast toimimist. Seetõttu peaks komisjon jälgima direktiivi 2004/52/EÜ raames tehtud edusamme, et rakendada kokkulepitud ajaks tõeline Euroopa elektrooniline maksukogumisteenus, millega püüratakse elektrooniliste maksukogumisseadmete arv sõidukis ühele ja mis on täielikult ühilduv kõigi liikmesriikide maksukogumisvõrkudega. Lisaks peaks komisjon toetama liikmesriike, kes soovivad teha koostööd, et võtta kasutusele kogu nende territooriumil kohaldatav ühine teemaksusüsteem.***

Selgitus

Põhjendus asendab EP 1. lugemise muudatusettepanekud 15, 16, 17, 20, 51, 53.

Uue muudatusettepanekuga tagatakse, et komisjon ei unusta oma rolli elektroonilise maanteemaksu koostalitlusvõime direktiivi nõuetekohase rakendamise jälgimisel, nii et koostalitlusvõime muutuks täielikult toimivaks vastavalt kokkulepitud kuupäevadele. See hõlmab vahekokkuvõtte aruande edastamist Euroopa Parlamendile, nagu on ette nähtud direktiivi artiklis 21. Võrdle ka ühise seisukohaga artikli 1 punktis 3 (artikli 8b lõiked 1 ja 2).

Muudatusettepanek 8

Nõukogu seisukoht – muutmisakt

Põhjendus 28a (uus)

Nõukogu seisukoht

Muudatusettepanek

(28a) Liikmesriikidel peaks olema võimalik kasutada üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) eelarvevahendeid ja struktuurifonde, et parandada transpordi infrastruktuure eesmärgiga vähendada transpordi väliskulusid üldiselt ja rakendada käesoleva direktiivi kohaste maksude kogumiseks elektroonilisi maksukogumisvahendeid.

Selgitus

EP 1. lugemise muudatusettepanek 18.

Muudatusettepanek 9

Nõukogu seisukoht – muutmisakt

Põhjendus 34

Nõukogu seisukoht

Muudatusettepanek

(34) Väliskulumaksude arvutamisel alternatiivsete teaduslike meetodite rakendamisel **peaks liikmesriik saama võtta** arvesse välismõjude rahaliste kulude **väärtust**, mis on esitatud uuringus „Transpordisektori väliskulude hindamise käsiraamat”, milles antakse ülevaade väliskulude hindamise viimastest teooriatest ja praktikatest.

(34) Väliskulumaksude arvutamisel alternatiivsete teaduslike meetodite rakendamisel **peaksid liikmesriigid võtma** arvesse välismõjude rahaliste kulude **väärtuse arvutamise meetodeid**, mis on esitatud uuringus „Transpordisektori väliskulude hindamise käsiraamat”, milles antakse ülevaade väliskulude hindamise viimastest teooriatest ja praktikatest.

Selgitus

Kooskõlas EP 1. lugemisega. Kooskõlas põhjendusega 10 peaks käsiraamat olema juhend, mida kasutatakse väliskulude väärtuse arvutamiseks.

Muudatusettepanek 10

Nõukogu seisukoht – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 2

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7 – lõige 5

Nõukogu seisukoht

5. Liikmesriik võib kohaldada tee- ja/või kasutusmaks ainult selliste sõidukite suhtes, mille maksimaalne lubatud täismass on vähemalt 12 tonni, kui ta leiab, et kohaldamisala laiendamine väiksema kui 12-tonnise maksimaalse lubatud täismassiga sõidukitele **muu hulgas**:

a) avaldab tulenevalt liikluse ümbersuunamisest olulist negatiivset mõju vabale liiklusvoole, keskkonnale, müratasemele, ummikute tekkele, tervisele või liiklusohutusele;

b) põhjustab halduskulusid rohkem kui 30% lisatuludest, mida kohaldamisala laiendamisega oleks saadud.

Muudatusettepanek

5. Liikmesriik võib kohaldada tee- ja/või kasutusmaks ainult selliste sõidukite suhtes, mille maksimaalne lubatud täismass on vähemalt 12 tonni, kui ta leiab, et kohaldamisala laiendamine väiksema kui 12-tonnise maksimaalse lubatud täismassiga sõidukitele:

a) avaldab tulenevalt liikluse ümbersuunamisest olulist negatiivset mõju vabale liiklusvoole, keskkonnale, müratasemele, ummikute tekkele, tervisele või liiklusohutusele **või**

b) põhjustab halduskulusid rohkem kui 30% lisatuludest, mida kohaldamisala laiendamisega oleks saadud.

Liikmesriigid, kes kohaldavad tee- ja/või kasutusmaks ainult selliste sõidukite suhtes, mille maksimaalne lubatud täismass on vähemalt 12 tonni, teavitavad komisjoni oma otsusest ning põhjendavad seda.

Selgitus

Kohaldamisala peaks olema kooskõlas sellise sõiduki määratlusega, mida nõukogu artikli 1 punkti 1 alapunktis d just kinnitas. Kompromissi huvides oleks me nõus aktsepteerima tagasiminekut 2006. aastal saavutatud kompromissile, mille kohaselt erandit reeglist lubatakse teatavate tingimuste (a või b) korral. Lisada võiks muid, 2006. aasta kokkuleppes loetletust erinevaid põhjuseid. Lisaks tuuakse siin sisse läbipaistev raamistik, mille kohaselt liikmesriigid põhjendavad selgelt oma otsust mitte maksustada 3,5-tonniseid sõidukeid.

Muudatusettepanek 11

Nõukogu seisukoht – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 2

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7b – lõige 1

Nõukogu seisukoht

1. Infrastruktuurimaks põhineb ainult infrastruktuuri kulude katmise põhimõttel. Kaalutud keskmine infrastruktuurimaks on seotud asjaomase infrastruktuurivõrgu ehitus-, kasutus-, hooldus- ja arenduskuludega. Kaalutud keskmine infrastruktuurimaks võib hõlmata ka turutingimustel põhinevat kapitalitulu **või** kasumimarginaali.

Muudatusettepanek

1. Infrastruktuurimaks põhineb ainult infrastruktuuri kulude katmise põhimõttel. Kaalutud keskmine infrastruktuurimaks on seotud asjaomase infrastruktuurivõrgu ehitus-, kasutus-, hooldus- ja arenduskuludega. Kaalutud keskmine infrastruktuurimaks võib hõlmata ka turutingimustel põhinevat kapitalitulu **ja/või** kasumimarginaali.

Selgitus

Väärrib märkimist, et käesoleva ettepaneku eesmärk on kaitsta olemasolevate kontsessioonide ja nende kontsessioonide, mille kohaldamine on juba alanud, majanduslikku ja rahalist tasakaalu. Teatavasti mõjutab teemaksude tase liiklustiheduse taset; sellest järeldub, et teemaksude ülearune tõstmine, mida ei ole lepinguga piiritletud, võib viia liiklustiheduse vähenemiseni, omades tagajärgi kontsessioonidele ja nendega seotud majanduslikele ja rahalistele kavadele (mis omakorda viiks mitmete vaidlusteni).

Muudatusettepanek 12

Nõukogu seisukoht – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 2

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7c – lõige 1 – lõik 1

Nõukogu seisukoht

1. Väliskulumaks võib olla seotud liiklusest tulenevate õhusaastekuludega. Teelõikudel, mis läbivad maanteeliiklusest tuleneva mürasaastega kokkupuutuva **koondunud** elanikkonnaga piirkondi, võib väliskulumaks sisaldada liiklusest tulenevaid mürakulusid. Väliskulumaks varieerub ja see kehtestatakse kooskõlas miinimumnõuetega ja meetoditega, mis on määratletud IIIa lisas, ning selle puhul järgitakse IIIb lisas sätestatud maksimummäärasid.

Muudatusettepanek

1. Väliskulumaks võib olla seotud liiklusest tulenevate õhusaastekuludega. Teelõikudel, mis läbivad maanteeliiklusest tuleneva mürasaastega kokkupuutuva elanikkonnaga piirkondi, võib väliskulumaks sisaldada liiklusest tulenevaid mürakulusid. Väliskulumaks varieerub ja see kehtestatakse kooskõlas miinimumnõuetega ja meetoditega, mis on määratletud IIIa lisas, ning selle puhul järgitakse IIIb lisas sätestatud maksimummäärasid.

Selgitus

Võimatu oli veenvalt selgitada, kas väljend „koondunud elanikkond“ nõukogu ühises seisukohas hõlmaks piisaval määral mägiseid orge.

Muudatusettepanek 13

Nõukogu seisukoht – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 2

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7c – lõige 3

Nõukogu seisukoht

3. Liiklusest tuleneva õhusaastega seotud väliskulumaksu ei kohaldata sõidukite suhtes, mis vastavad kõige rangematele EURO heitenormidele kuni **neli aastat** pärast kohaldamise kuupäevi, mis on sätestatud eeskirjades, millega kõnealused normid kehtestati.

Muudatusettepanek

3. Liiklusest tuleneva õhusaastega seotud väliskulumaksu ei kohaldata sõidukite suhtes, mis vastavad kõige rangematele EURO heitenormidele kuni **kolm aastat** pärast kohaldamise kuupäevi, mis on sätestatud eeskirjades, millega kõnealused normid kehtestati.

Selgitus

EP 1. lugemise muudatusettepanekus 35 sedastatakse, et väliskulude maksustamist ei lubata Euro VI sõidukite puhul kuni jaanuarini 2013/2014 (Euro VI muutub kohustuslikuks kõigi uute tüübikinnitusete jaoks alates 31. detsembrist 2012 – uute sõidukite registreerimise jaoks üks aasta hiljem). See oli tulemuslik stiimul sõidukipargi uuendamiseks. Nõukogu seisukohas toodi sisse pikem erand, millega õhusaastemaksudest võidakse vabastada märkimisväärne protsent rahvusvahelisest transpordist (u 60% 2017. aasta lõpus). Seetõttu peaks erand kehtima maksimaalselt 3 aastat.

Muudatusettepanek 14

Nõukogu seisukoht – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 2

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7f – lõige 5

Nõukogu seisukoht

5. Hinnalisandi summa arvatakse maha artikli 7c kohaselt arvatatud väliskulumaksu summast.

Muudatusettepanek

5. Hinnalisandi summa arvatakse maha artikli 7c kohaselt arvatatud väliskulumaksu summast, **välja arvatud EURO heitgaasiklassidesse 0, I, II ja III kuuluvate sõidukite puhul. Kogu teenitud tulu investeeritakse otsuse nr 1692/96/EÜ III lisas loetletud üleeuroopalist huvi pakkuvate prioriteetsete projektide**

ehitamisse.

Selgitus

Pakkuda tuleb terviklikke stiimuleid sõidukipargi uuendamiseks ning positiivseid rahalisi stiimuleid puhtamate sõidukite jaoks, sellega peavad kaasnema rahalised karistused kõige saastavamatele veokitele. Samal ajal ei tohi kõrvale jätta asjaolu, et direktiivi kohaselt on hinnalisandist saadav tulu määratud TEN-T võrgustikku kuuluvate prioriteetsete projektide rahastamiseks.

Muudatusettepanek 15

Nõukogu seisukoht – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 2

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7g – lõige 3 – punkt c

Nõukogu seisukoht

c) ükski infrastruktuurimaks ei ole üle **175 %** suurem artiklis 7b nimetatud kaalutud keskmise infrastruktuurimaksu maksimaalsest tasemest, ning

Muudatusettepanek

c) ükski infrastruktuurimaks ei ole üle **200 %** suurem artiklis 7b nimetatud kaalutud keskmise infrastruktuurimaksu maksimaalsest tasemest ning

Selgitus

Arukas maksustamine tähendab süsteemi, mis annab kasutajatele selgeid hinnasignaale – elemendi eri poliitikasuundadeks, mis on vajalikud selliste eesmärkide saavutamiseks nagu sõidukipargi uuendamine, transpordi infrastruktuuri tõhusam kasutamine, keskkonnamõju piiramine. Tulusid mittemõjutav diferentseerimine on juba ette nähtud Eurovignette II puhul (väiksem protsentuaalne diferentseerimine, kuid tundide arvu päevas ei piirata). Juba EP 1. lugemisel (vt muudatusettepanek 43) välja pakutud suurem diferentseerimisvõimalus peaks olema piisavalt mõistlik selliste selgete hinnasignaalide andmiseks.

Muudatusettepanek 16

Nõukogu seisukoht – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 2

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7g – lõige 3 – punkt d

Nõukogu seisukoht

d) tippkoormuse aeg, mille jooksul nõutakse ummikute vähendamise eesmärgil kõrgemaid infrastruktuurimakse, ei ületa **viit tundi** päevas.

Muudatusettepanek

d) tippkoormuse aeg, mille jooksul nõutakse ummikute vähendamise eesmärgil kõrgemaid infrastruktuurimakse, ei ületa **kaheksat tundi** päevas.

Selgitus

Piirangud tundide arvule, mille jooksul võib nõuda kõrgeimaid makse, on problemaatilised (ega ole kooskõlas EP 1. lugemisega), kuna need piiravad liikmesriikide võimalusi võidelda ummikute vastu, kui need tekivad. Tegelik tippkoormus ELi teedel on suurema tõenäosusega ligi 8 tundi päevas, mitte 5 tundi, nagu välja pakutud. Liikmesriikidele jäetava mõistliku paindlikkuse kombineerimine välja pakutud tehniliste tingimustega (üksnes ummikutega teelõikudel, diferentseerimine sama teelõigu piires (vt muudatusettepanekuid 5 ja 15)) ja uued kohustused (vt muudatusettepanekuid 16 ja 17) peaks andma ettevõtjatele täiendava kindluse selle meetmega korrektse ümberkäimise suhtes.

Muudatusettepanek 17

Nõukogu seisukoht – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 2

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7g – lõige 3 – punkt da (uus)

Nõukogu seisukoht

Muudatusettepanek

da) diferentseerimist kavandatakse ja kohaldatakse ummikutega teelõigu suhtes nii, et sellega pakutakse madalamaid maksumäärasid vedajatele, kes otsustavad liigelda tippkoormusevälisel ajal, ning kohaldatakse kõrgemaid maksumäärasid nende suhtes, kes otsustavad liigelda samal teelõigul tippkoormuse ajal.

Muudatusettepanek 18

Nõukogu seisukoht – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 2

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7g – lõige 3 – punkt db (uus)

Nõukogu seisukoht

Muudatusettepanek

db) liikmesriik, kes kavatseb sellist diferentseerimist kehtestada, teavitab sellest komisjoni ja esitab talle vajaliku teabe tagamaks, et tingimused on täidetud.

Muudatusettepanek 19

Nõukogu seisukoht – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 2

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7g – lõige 4a (uus)

Nõukogu seisukoht

Muudatusettepanek

4a. Komisjon kavandab kasutusjuhendi direktiivi rakendamise kohta, mis koostatakse direktiivi kohaldavate liikmesriikide keeles ja milles keskendutakse eelkõige liiklusummikute vähendamisele, et avalik-õiguslikud asutused ja eraettevõtted saaksid ette valmistada äriplaanid, milles võetakse arvesse sellise transpordiliikide varieerimise võimalikke tagajärgi. Juhend avaldatakse *.

*** ELT: palun lisada kuupäev: kolm kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist.**

Selgitus

Varieerimise põhimõttel on märkimisväärsed tagajärjed transporditeenuse osutamise lepingute ettevalmistamisele, sest transpordiettevõtjate pakutava iga üksiku sõidu maksumus ei ole kindlalt teada. See meede on mõeldud rakenduseeskirjade selgitamiseks tehnoloogilisest ja majanduslikust aspektist.

Muudatusettepanek 20

Nõukogu seisukoht – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 2

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7h – lõige 3 – punkt da (uus)

Nõukogu seisukoht

Muudatusettepanek

da) konkreetne kava väliskulumaksudest saadava lisatulu kasutamise kohta.

Muudatusettepanek 21

Nõukogu seisukoht – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 2

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7h – lõige 4 – lõik 2

Nõukogu seisukoht

Asjaomane liikmesriik kohandab kavandatavat väliskulumaksu, et viia see vastavusse komisjoni otsusega. Komisjoni otsus tehakse kättesaadavaks artiklis 9d osutatud komiteele.

Muudatusettepanek

Asjaomane liikmesriik kohandab kavandatavat väliskulumaksu, et viia see vastavusse komisjoni otsusega. Komisjoni otsus tehakse kättesaadavaks artiklis 9d osutatud komiteele **ja Euroopa Parlamendile.**

Muudatusettepanek 22

Nõukogu seisukoht – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 2

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7j – lõige 4

Nõukogu seisukoht

4. Kui see on majanduslikult teostatav, kehtestavad liikmesriigid väliskulumaksu ja koguvad seda direktiivi 2004/52/EÜ artikli 2 lõike 1 nõuetele vastava elektroonilise süsteemi abil.

Muudatusettepanek

4. Kui see on majanduslikult teostatav, kehtestavad liikmesriigid väliskulumaksu ja koguvad seda direktiivi 2004/52/EÜ artikli 2 lõike 1 nõuetele vastava elektroonilise süsteemi abil. **Komisjon edendab igasugust liikmesriikidevahelist koostööd, mis võib osutada vajalikuks üksteise territooriumil kasutatavate koostalitlusvõimeliste teemaksu kogumissüsteemide tagamiseks.**

Muudatusettepanek 23

Nõukogu seisukoht – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 4

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 9 – lõige 2

Nõukogu seisukoht

2. Liikmesriigid määravad kindlaks käesoleva direktiiviga saadava tulu kasutamise. Väliskulumaksust saadavat tulu või selle tulu rahalise väärtuse ekvivalenti **tuleks** kasutada transpordisektori hüvanguks, et muuta transport säästvamaks ja optimeerida kogu transpordisüsteemi, muu hulgas järgmise abil:

Muudatusettepanek

2. Liikmesriigid määravad kindlaks käesoleva direktiiviga saadava tulu kasutamise. Väliskulumaksust saadavat tulu või selle tulu rahalise väärtuse ekvivalenti **tuleb** kasutada transpordisektori hüvanguks, et muuta transport säästvamaks ja optimeerida kogu transpordisüsteemi, muu hulgas järgmise abil:

- a) hõlbustades tõhusat hinnakujundust;
- b) vähendades maanteetranspordist põhjustatud saastet kohapeal;
- c) leevendades maanteetranspordist põhjustatud saaste mõju kohapeal;
- d) parandades sõidukite CO₂- ja energiatõhusust;
- e) arendades alternatiivset infrastruktuuri transpordikasutajate jaoks ja/või suurendades praegust läbilaskevõimet;
- f) optimeerides logistikat **või**
- g) parandades liiklusohutust.

- a) hõlbustades tõhusat hinnakujundust;
- b) vähendades maanteetranspordist põhjustatud saastet kohapeal;
- c) leevendades maanteetranspordist põhjustatud saaste mõju kohapeal;
- d) parandades sõidukite CO₂- ja energiatõhusust;
- e) arendades alternatiivset infrastruktuuri transpordikasutajate jaoks ja/või suurendades praegust läbilaskevõimet;
- f) optimeerides logistikat;
- g) parandades liiklusohutust;

ga) nähes ette turvalisi parklaid.

Infrastruktuurimaksuga maksustav liikmesriik määrab kindlaks kõnealusest maksust saadava tulu kasutamise. Transpordivõrgu kui terviku arendamise võimaldamiseks kasutatakse maksudest saadud tulu peamiselt maanteetranspordi sektori hüvanguks ja maanteetranspordi süsteemi optimeerimiseks.

Vähemalt 15 % väliskulumaksust ja infrastruktuurimaksust saadavast tulust igas liikmesriigis tuleb eraldada TEN-T projektide rahaliseks toetamiseks, et suurendada transpordi säästlikkust. Nimetatud protsendimäär muutub aja jooksul järk-järgult suuremaks.

Selgitus

EP 1. lugemise muudatusettepanekute 55, 56 ja 57 alusel.

Muudatusettepanek 24

Nõukogu seisukoht – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 5

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 9c

Nõukogu seisukoht

Komisjon võtab vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 290 vastu delegeeritud õigusakte, mis käsitlevad:

Muudatusettepanek

Komisjon võtab vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 290 vastu delegeeritud õigusakte, mis käsitlevad:

- 0 lisa kohandamist liidu *acquis*'ga;
- IIIa lisa punktide 4.1 ja 4.2 valemite kohandamist teaduse ja tehnika arenguga.

Käesolevas artiklis osutatud delegeeritud õigusaktide puhul kohaldatakse artiklites 9e, 9f ja 9g sätestatud *menetlust*.

- 0 lisa kohandamist liidu *acquis*'ga;
- IIIa lisa punktide 4.1 ja 4.2 valemite **ning III lisa punktide 2 ja 3 arvutusmeetodite** kohandamist teaduse ja tehnika arenguga.

Käesolevas artiklis osutatud delegeeritud õigusaktide puhul kohaldatakse artiklites 9e, 9f ja 9g sätestatud *menetlusi*.

Selgitus

Kooskõlas EP I. lugemise muudatusettepanekuga 58. Teatavad tehnilised kohandused tuleks kokku leppida tehnilisel tasandil.

Muudatusettepanek 25

Nõukogu seisukoht – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 8

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 11 – lõige 1 – lõik 1

Nõukogu seisukoht

1. Väliskulu- ja/või infrastruktuurimaksuga maksustavad liikmesriigid koostavad **hiljemalt ...*** ja seejärel iga nelja aasta tagant aruande oma territooriumil kehtestatud teemaksude, sealhulgas kontsessiooni teemaksude kohta ja edastavad selle komisjonile, kes teeb selle kättesaadavaks teistele liikmesriikidele. Kõnealusest aruandest võib välja jätta teemaksukorrad, mis juba kehtisid 10. juunil 2008 ja mis ei sisalda väliskulumakse, seni kuni need korrad kehtivad ja tingimusel, et neid pole oluliselt muudetud. Kõnealune aruanne sisaldab teavet järgmise kohta:

- kaalutud keskmine väliskulumaks ja sõidukiklassi, teeliigi ja ajavahemiku iga kombinatsiooni puhul sissenõutud konkreetsete summad;
- infrastruktuurimaksu diferentseerimine sõltuvalt sõiduki tüübist ja ajast ning
- kaalutud keskmine infrastruktuurimaks ja selle kaudu saadud kogutulu.

Muudatusettepanek

1. Väliskulu- ja/või infrastruktuurimaksuga maksustavad liikmesriigid koostavad **hiljemalt ...*** ja seejärel iga nelja aasta tagant aruande oma territooriumil kehtestatud teemaksude, sealhulgas kontsessiooni teemaksude kohta ja edastavad selle komisjonile, kes teeb selle kättesaadavaks teistele liikmesriikidele. Kõnealusest aruandest võib välja jätta teemaksukorrad, mis juba kehtisid 10. juunil 2008 ja mis ei sisalda väliskulumakse, seni kuni need korrad kehtivad ja tingimusel, et neid pole oluliselt muudetud. Kõnealune aruanne sisaldab teavet järgmise kohta:

- kaalutud keskmine väliskulumaks ja sõidukiklassi, teeliigi ja ajavahemiku iga kombinatsiooni puhul sissenõutud konkreetsete summad;
- infrastruktuurimaksu diferentseerimine sõltuvalt sõiduki tüübist ja ajast ning
- kaalutud keskmine infrastruktuurimaks ja selle kaudu saadud kogutulu.

* Väljaannete talitus: palun lisada kuupäev: **48 kuud** pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

* Väljaannete talitus: palun lisada kuupäev: **36 kuud** pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

Selgitus

Tähtaja lühendamise kooskõlas EP 1. lugemise seisukohaga.

Muudatusettepanek 26

Nõukogu seisukoht – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 8

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 11 – lõige 1 – punkt ca (uus)

Nõukogu seisukoht

Muudatusettepanek

ca) tulu kasutamine ja artikli 9 lõike 2 kohaselt võetud meetmed.

Selgitus

Läbipaistvuse ja usaldusvääruse suurendamine kooskõlas EP 1. lugemise seisukohaga.

Muudatusettepanek 27

Nõukogu seisukoht – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 8

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 11 – lõige 2 – lõik 1

Nõukogu seisukoht

Muudatusettepanek

2. Komisjon, keda abistab artiklis 9d osutatud komitee, esitab **hiljemalt ...*** Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi rakendamise ja mõju kohta, eelkõige liiklusest tulenevate saastekulude hüvitamist käsitlevate sätete tõhususe kohta ning üle 3,5 ja alla 12 tonniste sõidukite lisamise kohta. Samuti analüüsitakse nimetatud aruandes pidevale seirele tuginedes ning hinnatakse muu hulgas järgmist:

* Väljaannete talitus: palun lisada kuupäev: **60 kuud** pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

2. Komisjon, keda abistab artiklis 9d osutatud komitee, esitab **hiljemalt ...*** Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi rakendamise ja mõju kohta, eelkõige liiklusest tulenevate saastekulude hüvitamist käsitlevate sätete tõhususe kohta ning üle 3,5 ja alla 12 tonniste sõidukite lisamise kohta. Samuti analüüsitakse nimetatud aruandes pidevale seirele tuginedes ning hinnatakse muu hulgas järgmist:

* Väljaannete talitus: palun lisada kuupäev: **48 kuud** pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

Selgitus

Tähtaja lühendamise kooskõlas EP 1. lugemise seisukohaga.

Muudatusettepanek 28

Nõukogu seisukoht – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 8

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 11 – lõige 2 – lõik 1 – punkt ca (uus)

Nõukogu seisukoht

Muudatusettepanek

ca) põhilistel linnadevahelistel teedel vahemaal põhinevate miinimummaksude kehtestamise tehnilist ja majanduslikku teostatavust. Aruandes määratakse kindlaks maksustatavate teelõikude võimalikud liigid, kõnealuste maksude võimalikud kulutõhusad sissenõudmise ja rakendamise viisid ning miinimummäärade kehtestamise ühine lihtsustatud meetod.

Selgitus

Selle punkti esitas komisjon ja EP kiitis selle 1. lugemisel heaks.

Muudatusettepanek 29

Nõukogu seisukoht – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 8

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 11 – lõige 2 – lõik 1 – punkt cb (uus)

Nõukogu seisukoht

Muudatusettepanek

cb) liikmesriikide erinevate teemaksusüsteemide koostalitlusvõime taset vastavalt direktiivi 2004/52/EÜ nõudele.

Muudatusettepanek 30

Nõukogu seisukoht – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 8

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 11 – lõige 2 – lõik 1 – punkt cc (uus)

Nõukogu seisukoht

Muudatusettepanek

cc) ajapõhiste maksustamissüsteemide järkjärgulise kaotamise ja vahemaal põhinevate süsteemide juurutamise tehnilist ja majanduslikku teostatavust.

Selgitus

Tugineb EP 1. lugemise muudatusettepanekule 61.

Muudatusettepanek 31

Nõukogu seisukoht – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 8

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 11 – lõige 2 – lõik 2 a (uus)

Nõukogu seisukoht

Muudatusettepanek

Aruandele lisatakse ettepanek Euroopa Parlamendile ja nõukogule käesoleva direktiivi edasise läbivaatamise kohta.

Selgitus

Tugineb Euroopa Parlamendi esimese lugemise muudatusettepanekule 63.

Muudatusettepanek 32

Nõukogu seisukoht – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 8

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 11 – lõige 3 – lõik 2

Nõukogu seisukoht

Muudatusettepanek

Selleks, et tagada aus konkurents transpordiliikide vahel ja maksustada järkjärgult kõikide transpordiliikide väliskulud, sisaldab aruanne selliste meetmete ajakava, mis tuleb võtta seni veel arvesse võtmata

Selleks, et tagada aus konkurents transpordiliikide vahel ja maksustada järkjärgult kõikide transpordiliikide väliskulud, sisaldab aruanne selliste meetmete ajakava, mis tuleb võtta *teiste sõidukikategooriate*

transpordiliikide ja/või väliskuluelementide käsitlemiseks.”

või muude seni veel arvesse võtmata transpordiliikide ja/või väliskuluelementide käsitlemiseks, **nagu eelkõige süsinikdioksiidiheite kulud juhul, kui seoses kliimamuutusega kehtestatud ühine kütusemaks ei ole andnud rahuldavaid tulemusi, samuti ummikutega, õnnetustega ja bioloogilise mitmekesisuse vähenemisega seotud kulud.”**

Selgitus

Põhineb EP 1. lugemise muudatusettepanekul 62 ja komisjoni teksti lõike 2 esimesel ja teisel taandel.

Muudatusettepanek 33

Nõukogu seisukoht – muutmisakt **Artikkel 2 – lõige 1 – lõik 1**

Nõukogu seisukoht

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid **hiljemalt ...***. Liikmesriigid **teatavad nendest** viivitamata komisjonile.

* Väljaannete talitus: palun lisada kuupäev: **36 kuud** pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

Muudatusettepanek

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid **hiljemalt ...***. Liikmesriigid **edastavad** viivitamata komisjonile **nende sätete teksti ning kõnealuste sätete ja käesoleva direktiivi vahelise vastavustabeli**.

* Väljaannete talitus: palun lisada kuupäev: **24 kuud** pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

Selgitus

Kooskõlas EP 1. lugemise seisukohaga.

Muudatusettepanek 34

Nõukogu seisukoht – muutmisakt

Lisa

Direktiiv 1999/62/EÜ

III a lisa – punkt 2 – lõik 2

Nõukogu seisukoht

Vajaduse korral teatab liikmesriik komisjonile ka täpsed ööajale vastavad

Muudatusettepanek

Vajaduse korral teatab liikmesriik komisjonile ka täpsed ööajale vastavad

ajavahemikud, mille jooksul võib kehtestada kõrgema väliskulumaksu, et võtta arvesse kõrgemat mürataset.

ajavahemikud, mille jooksul võib kehtestada kõrgema **mürasaaste** väliskulumaksu, et võtta arvesse kõrgemat mürataset.

Selgitus

Nõukogu ühise seisukoha eesmärgi selgitamine.

Muudatusettepanek 35

Nõukogu seisukoht – muutmisakt

Lisa

Direktiiv 1999/62/EÜ

IIIb lisa – punkt 1 – tabel 1

Nõukogu seisukoht

Tabel 1: Maksimaalne maksustatav õhusaastekulu

| Eurosentü sõidukilomeetri kohta | Linnalähised teed (sealhulgas kiirteed) | Linnadevahelised teed (sealhulgas kiirteed) |
|----------------------------------|---|---|
| EURO 0 | 16 | 12 |
| EURO I | 11 | 8 |
| EURO II | 9 | 7 |
| EURO III | 7 | 6 |
| EURO IV | 4 | 3 |
| EURO V | 0 | 0 |
| pärast 31. detsembrü 2013 | 3 | 2 |
| | 0 | |
| EURO VI | 2 | 0 |
| pärast 31. detsembrü 2017 | | 1 |
| Vähem saastav kui EURO VI | 0 | 0 |

Muudatusettepanek

Tabel 1: Maksimaalne maksustatav õhusaastekulu

| Eurosentü sõidukilomeetri kohta | Linnalähised teed (sealhulgas kiirteed) | Linnadevahelised teed (sealhulgas kiirteed) |
|---------------------------------|---|---|
| EURO 0 | 16 | 12 |
| EURO I | 11 | 8 |
| EURO II | 9 | 7 |
| EURO III | 7 | 6 |
| EURO IV | 4 | 3 |
| EURO V | 0 | 0 |

| | | |
|----------------------------------|---|---|
| <i>alates 1. jaanuarist 2013</i> | 3 | 2 |
| EURO VI | 0 | 0 |
| <i>alates 1. jaanuarist 2017</i> | 2 | 1 |
| Vähem saastav kui EURO VI | 0 | 0 |

Selgitus

Seotud muudatusettepanekuga 13.