

Statsrådets skrivelse till riksdagen om kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv och kommissionens förslag till rådets direktiv (ändring av eurovinjettdirektivet och EETS-direktivet)

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen Europeiska kommissionens förslag av den 31 maj 2017 till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer, Europeiska kommissionens förslag av den 31 maj 2017 till rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer vad gäller vissa bestämmelser om fordonsbeskattning och Europeiska kommissionens förslag av den 31 maj 2017 till Europaparlamentets och rådets direktiv om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen samt en promemoria om förslagen.

Helsingfors den 5 juli 2017

Kommunikationsminister Anne Berner

Regeringsråd Sanna Ruuskanen

KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

PROMEMORIA
21.6.2017

EU/2017/1018, EU/2017/1024,
EU/2017/1029

FÖRSLAG TILL ÄNDRING AV EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (1999/62/EG); COM(2017) 275 FINAL OCH COM(2017) 276 FINAL OCH FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV OM DRIFTSKOMPATIBILITET MELLAN ELEKTRONISKA VÄGTULLSYSTEM OCH UNDERLÄTTANDE AV GRÄNSÖVERSKRIDANDE INFORMATIONsutBYTTE OM UNDERLÅTENHET ATT BETALA VÄGAVGIFTER I UNIONEN; COM(2017) 280 FINAL

1 Allmänt

Den 31 maj 2017 tillkännagavs Europeiska kommissionens förslag om förnyelse inom transporter och rörlighet i Europa. Målet är att hjälpa sektorn i upprätthållandet av konkurrenskraften och i en socialt rättvis övergång till ren energi och digitalisering. "Europa på väg" är ett brett initiativ för bättre trafiksäkerhet, rättvisare vägavgifter, färre koldioxidutsläpp, luftföroreningar och trängselproblem, mindre byråkrati samt för att bekämpa svartjobb och säkerställa lämpliga arbetsvillkor och vilotider för arbetstagare.

Två av kommissionens förslag gäller ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv (1999/62/EG) om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer. Det första förslaget (COM(2017) 276 final) gäller ändring av vissa bestämmelser om fordonsbeskattning i kapitel II. Det andra förslaget (COM(2017) 275 final) gäller ändring av bestämmelser om vägtullar och användaravgifter i kapitel III. Med vägtullar avses motorvägsavgifter o.d. samt kilometeravgifter. Med användaravgifter avses tidsbaserade avgifter (t.ex. vinjetter).

Kommissionens tredje förslag (COM(2017) 280 final) berör EETS-regleringen, som inkluderar direktivet om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem (2004/52/EG) och kommissionens beslut om vägtullsystem (2009/750/EG). I beslutet föreskrivs om ett europeiskt vägtullsystem (European Electronic Toll Service, EETS). I praktiken avser EETS en tjänst i vilken väganvändaren och tjänsteleverantören sluter ett avtal som ger rätt att använda alla elektroniska vägtullnät inom EU med samma fordonsutrustning (enhet).

Alla tre förslag har samma bakgrund och påverkar varandra. Därför behandlas dessa i samma U-skrivelse.

2 Huvudsakligt innehåll

I nuläget fastställer direktivet 1999/62/EG (eurovinjettdirektivet) en detaljerad rättslig ram för avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa vägar. Direktivets obligatoriska bestämmelser gäller fordon med en totalvikt på minst 12 ton. Direktivet syftar till att avskaffa snedvridningen av konkurrensen mellan transportföretag genom att stegvis harmonisera fordonsskatterna och införa rättvisa mekanismer för infrastrukturavgifter. I direktivet fastställs obligatoriska miniminivåer för medlemsstaternas tidsbaserade fordonsskatter på tunga godsfordon med möjlighet för medlemsstaterna att överskrida miniminivån. Därtill specificeras formerna för de infrastrukturavgifter som medlemsstaterna kan införa, dvs. vägtullar och tidsbaserade användaravgifter (vinjett).

Kommissionen har varit missnöjd med hur vinjettdirektivet fungerat. Kritiken från kommissionen gäller framförallt tidsbaserade användaravgifter, som ansetts diskriminerande mot utländsk trafik. Inhemska fordon har kunnat få kompensation för tidsbaserade användaravgifter genom skattelättnader i medlemsstaten, vilket innebär att avgiften i praktiken bara berört utländska fordon.

Kommissionen föreslår ett flertal ändringar av direktivet. Förslagen ska bidra till ekonomiska, hållbara och socialt jämlika transporter. En viktig åtgärd för att uppnå dessa mål handlar om att främja vissa principer som lyftes fram i kommissionens vitbok om den europeiska transportpolitiken fram till 2010 (COM(2001)0370): "föraren betalar" och "användaren betalar". Enligt kommissionen främjar tidsbaserade avgifter inte dessa principer. Därför föreslås att avgifterna ska fasas ut och ersättas med avståndsbaserade kilometeravgifter. För att främja införandet av sådana avgifter föreslår kommissionen också ändringar i fordonsskatterna, som skiljer sig från vägtullar och användaravgifter genom att skatten bara tas ut i den medlemsstat där fordonet är registrerat. Därmed berör fordonsskatten främst fordon i inhemska företag. En fast fordonsskatt avspeglar inte direkt fordonsanvändningen i vägnätet. Därför förordar kommissionen avståndsbaserade vägtullar framför fordonsskatt när man vill främja koldioxidsnåla och effektiva transporter samt minska trängselproblemen. Kommissionens uppfattning är att fordonsskatterna kan försvåra införandet av vägtullar eftersom skatten utgör en kostnadspost som alltid ska betalas även ifall medlemsstaten tar ut avståndsbaserade vägtullar. Därför föreslås en större handlingsfrihet för medlemsstaterna att sänka fordonsskatterna samtidigt som införandet av vägtullar främjas genom andra direktivändringar. I syfte att minimera risken för snedvridning av konkurrensen mellan transportföretag föreslås en gradvis sänkning av fordonsskatternas minimibelopp, så att beloppet till slut blir noll. Detta föreslås ske i fem steg under en femårsperiod så att miniminivån sänks med 20 procent i varje steg. Förslaget ger medlemsstaterna möjlighet att gradvis sänka sina årliga fordonsskatter för godsfordon med en högsta tillåten totalvikt på minst 12 ton. Enligt kommissionens uppfattning kan denna förändring, kombinerat med förslaget att fasa ut tidsbaserade användningsavgifter, säkerställa en smidig övergång från ett system med fasta skatter och avgifter till ett användningsbaserat system som är mer avancerat, proportionellt och anpassningsbart. Eventuella vägavgiftshöjningar till följd av att avståndsbaserade system tillämpas kan kompenseras med sänkningar av fordonsskatten för transportföretagens tunga godsfordon.

Kommissionen föreslår att direktivets tillämpningsområde utvidgas från lastbilar till andra fordon (bussar, minibussar, paketbilar/lätta lastbilar, personbilar). Detta motiveras bl.a. med de negativa effekter som fordonen orsakar utanför transportsektorn. Personbilar står t.ex. för omkring två tredjedelar av de externa kostnader som genereras av vägtransporter.

Kommissionen föreslår att avgifter även får tas ut för andra delar av vägnätet än TEN-T. Km-avgiften skulle kunna inkludera avgifter för externa kostnader (lokala utsläpp och buller), trängselavgifter eller tilläggsavgifter för vägavsnitt med trängselproblem. Vägavgiften ska graderas med beaktande av referensvärdena för koldioxidutsläpp och fordonsklassificeringen.

När värdena för externa kostnader och utsläppskostnader samt fordonstekniken förändras kommer även mängden koldioxidutsläpp att förändras. Då ska avgiftsnivåerna kunna ändras flexibelt. Därför föreslås att kommissionen ges befogenheter att anta delegerade akter om referensvärden för koldioxidutsläpp och den tekniska utvecklingen.

Kommissionen föreslår inte obligatoriska vägtullar. Därmed kan varje medlemsstat fortsatt fatta självständiga beslut om införande av vägtullar.

Kommissionen föreslår att EETS-direktivets tillämpningsområde utvidgas från driftskompatibilitet till att omfatta gränsöverskridande informationsutbyte om obetalda vägtullar. Därtill fö-

reslås att bestämmelserna om tillåten teknik för elektroniska vägtullar överförs till en direktivbilaga samt att bestämmelserna i fortsättningen kan ändras genom beslut av kommissionen. En viktig ändring som berör själva EETS-tjänsten gäller det s.k. heltäckningskravet. EETS-beslutet 2009/750/EG fastställer att tjänsteleverantören ska täcka EU:s samtliga vägtullar inom 24 månader. Det nya förslaget har inget heltäckningskrav. Därmed har EETS-leverantören frihet att välja vilka vägtullar som ska tillhandahålla tjänsterna men också skyldighet att öppet informera om täckningen.

3 Förslagets detaljerade innehåll och konsekvenser för Finland

Ändringsförslagen om fordonsskatter

Med stöd av fordonsskattelagen (1281/2003) tar Finland ut skatt på fordon i kategorierna M och N. Fordonsskatten består av grundskatt och drivkraftsskatt. Finland har infört direktivets obligatoriska skatt för fordon med en totalvikt på minst 12 ton genom en drivkraftsskatt för lastbilar. Drivkraftsskatten har också ett statsfinansiellt ändamål och därför överstiger Finlands skattenivåer direktivets minimikrav.

I en direktivbilaga fastställs skattens minimibelopp enligt antalet axlar, den högsta tillåtna totalvikten för fordonet/fordonskombinationen och upphängningssystemet för drivaxlarna. Det årliga minimibeloppet för lastbilar varierar mellan noll och 929 euro beroende på faktorerna ovan. I Finland fastställs drivkraftsskatten delvis på andra grunder än i direktivbilagans skattetabell eftersom skattebeloppet påverkas av om lastbilen används som dragfordon. Påverkande faktorer är också fordonets totalmassa, antalet axlar och typen av släpfordon. Det är svårt att göra allmänna jämförelser av skattebeloppet i Finland och direktivets minimibelopp eftersom finländska beskattningsdata, som baseras på fordonsregistret, inte inkluderar uppgifter om släpfordonets egenskaper och upphängningssystemet för drivaxlarna. Drivkraftsskatten för fordon med totalvikt på minst 12 ton var i snitt 1 050 euro år 2016. Om skatten i Finland beräknas enligt direktivets minimiskatt blir den i snitt ca 260 euro för fordon som har drivaxlar med luftfjädring och ca 260 euro för övriga. Skillnaden mot EU:s miniminivå ökar när fordonets massa tas med i beräkningen. I Finland är den högsta debiterade fordonsskatten över 4 700 euro jämfört med direktivets högsta skattebelopp 929 euro. Skatteintäkterna från Finlands cirka 50 000 lastbilar med totalvikt på minst 12 ton uppgick till cirka 50 miljoner euro.

Den föreslagna utfasningen av direktivets miniminivåer har inga direkta konsekvenser för finsk lagstiftning. Den föreslagna ändringen ger möjlighet att fasa ut fordonsskatten på lastbilar under de fyra följande åren efter direktivets ikraftträdande så att skatten blir noll från och med det femte året. Medlemsstaterna kan dock besluta om en högre fordonsskattenivå än direktivets krav. Därmed ökar den nationella bestämmanderätten i beskattningen genom direktivändringen.

Avregleringen av minimiskatten på EU-nivå kan ha indirekta konsekvenser för de finländska transportföretagens konkurrensvillkor. Direktivändringarna syftar till att främja en övergång från tidsbaserade skatte- och avgiftssystem till avståndsbaserade vägtullar, vilket kan öka den finländska fordonsparkens kostnader i övriga Europa. Å andra sidan åläggs medlemsstaterna inte att införa nya vägtullsystem eller upprätthålla gamla, inte ens ifall medlemsstaten sänker de nuvarande tidsbaserade användaravgifterna eller fordonsskatterna. Beroende på vad medlemsstaterna beslutar kan detta leda till ökade skillnader mellan transportföretagen vad gäller kostnadsnivån. Å andra sidan är den typiska minimiskatten för tunga fordon bara några hundra euro per år och utgör en mycket liten del av totalkostnaderna i affärsverksamheten. Med beaktande av medlemsstaternas behov av skatteintäkter och effektivare miljöstyrning är det inte

heller troligt att man generellt slopar fordonsskatten utan att införa andra skatter eller avgifter i stället.

Förslagen om vägtullar och användaravgifter

Kommissionen föreslår ett flertal ändringar rörande vägtullar och användaravgifter. De grundläggande förutsättningarna förändras dock inte eftersom medlemsstaterna fortfarande kan fatta självständiga beslut om införande av vägtullar. Finland har varken vägtullar eller användaravgifter. Därmed har dessa ändringsförslag inga direkta konsekvenser för Finlands nationella lagstiftning.

Det nu gällande vinjettdirektivet tillämpas bara på fordon för godstransport, dvs. lastbilar. Kommissionen föreslår att direktivets tillämpningsområde utvidgas till att omfatta andra fordon. Alla tunga fordon har stor inverkan på väginfrastrukturen och luftföroreningarna samtidigt som lätta fordon orsakar merparten av vägtransportsektorns utsläpp och de socialt och miljömässigt negativa effekterna av trängselpproblem. Med tanke på likabehandling och rättvis konkurrens anser kommissionen att det bör säkerställas att fordon som hittills inte omfattats av ramen enligt eurovinjettdirektivet omfattas av denna ram. Därför föreslås att direktivets tillämpningsområde utvidgas från fordon för godstransport till att omfatta andra tunga och lätta fordon, inklusive personbilar. Kommissionen ger tydliga motiveringar för utvidgningen, framförallt i ljuset av att varje medlemsstat själv kan besluta om den ska införa avgifter eller inte. Därtill kan medlemsstaterna oberoende av varandra införa vägtullar för tunga och lätta fordon.

Kommissionen föreslår att direktivets tillämpningsområde utvidgas så att vägtullarna och användaravgifterna från och med år 2020 ska gälla alla lastbilar med totalvikt över 3,5 ton (tidigare över 12 t). Därtill föreslås att medlemsstaterna kan behålla eller införa vägtullar och användaravgifter även på andra delar av vägnätet än TEN-T. Båda förslagen är motiverade med tanke på kommissionens utgångspunkt: principen om att användaren betalar. Varje medlemsstat får dock besluta om omfattningen av det avgiftsbelagda vägnätet.

Kommissionens centrala förslag är att tidsbaserade avgifter slopas så att den enda tillåtna avgiften i systemet blir avståndsbaserade avgifter (körda kilometer). Bakgrunden till förslaget är att principen "användaren betalar" uppfylls betydligt bättre genom en km-baserad avgift jämfört med en tidsbaserad. Kommissionen konstaterar att tidsbaserade vägavgifter är till sin natur sådana att de inte korrekt avspeglar de faktiska infrastrukturkostnader som uppstår och är därför inte effektiva som incitament för renare och effektivare trafik eller för att minska trängseln. Därför bör de gradvis ersättas med avståndsbaserade avgifter, som är mer rättvisa, effektiva och ändamålsenliga. Kommissionen anser också att tidsbaserade avgifter (vinjettsystem) möjliggjort diskriminering av utländsk trafik eftersom vinjettavgifter ofta kompensats för inhemska fordon genom sänkta fordonsskatter, vilket innebär att avgiften i praktiken bara haft kostnadspåverkan på utländsk trafik.

Kommissionen föreslår att medlemsstaterna inte får införa nya tidsbaserade användaravgifter (vinjett) för tunga fordon efter 1.1.2018. Vinjettsystem för tunga fordon som införts innan dess ska avvecklas före utgången av år 2023. Nya vinjettsystem för lätta fordon (person- och paketbilar/lätta lastbilar) får inte införas efter direktivets ikraftträdande och befintliga vinjettsystem för lätta fordon ska avvecklas före utgången av år 2027.

Km-baserade avgifter är ett klart effektivare styrmedel vad gäller transporter och sektorns koldioxidutsläpp än tidbaserade avgifter. En km-avgift för tunga fordon kan dock leda till betydligt högre transportkostnader i ett land som Finland. Detta beror på Finlands långa transportavstånd inom landet och de finländska lastbilarnas klart större totalmassa jämfört med övriga

Europa. Om tidsbaserade användaravgifter slopas helt och hållet är det troligt att tröskeln för införande av avståndsbaserade vägtullar blir mycket hög i Finland.

Omarbetningen av vinjettdirektivet syftar till att påverka de externa kostnader som transporter orsakar och framförallt till att minska utsläppen. Kommissionen föreslår att medlemsstaterna får införa en avgift för externa kostnader (del av km-avgiften) avseende lokala utsläpp och/eller buller. Avgifter för externa kostnader ska från och med år 2021 inte bindas till Euro-klass (utsläppsklassificeringen) utan till referensvärden som fastställs av kommissionen. Medlemsstaterna beslutar själva om avgiftens storlek. Avgifter för externa kostnader ska inte tillämpas på tunga fordon som uppfyller de strängaste Euro-utsläppskraven.

Kommissionen föreslår att medlemsstaterna får införa en trängselavgift på varje del av deras vägnät där det finns trängselproblem. Trängselavgiften får endast tillämpas på vägavsnitt med regelbundna trängselproblem och endast under de perioder då trängselproblem normalt råder. Trängselavgiften ska tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt för alla fordonskategorier. Kommissionen har fastställt maximala trängselavgiftsnivåer. Avgiftsnivåerna ska ses över med regelbundna mellanrum. Kommissionen föreslår att intäkter som genereras av trängselavgifter ska användas för att angripa trängselproblem, framförallt genom att stödja kollektivtrafik, eliminera flaskhalsar i TEN-T-nätet eller utveckla alternativ infrastruktur för transportanvändarna.

Det föreslås också att medlemsstaterna får införa tilläggsavgifter på specifika vägavsnitt med regelbunden trängsel, eller där fordonstrafiken medför betydande miljöskador. Intäkterna från tilläggsavgiften ska användas för investeringar som avhjälper ovan nämnda problem. Tilläggsavgifter får dock inte tas ut på vägavsnitt där trängselavgifter tas ut. Kommissionen föreslår att vägavgifterna ska graderas enligt fordonens CO₂-utsläpp, så att fordon med större utsläpp betalar en högre avgift. För utsläppsfria fordon föreslås att vägavgiften reduceras med 75 %.

EETS-direktivet utvidgas till att omfatta gränsöverskridande informationsutbyte om obetalda vägtullar. Utbytet gäller även vägtullsystem där användningen inte baseras på fordonsutrustning utan i stället på t.ex. identifiering av registreringsskyltar. I praktiken förutsätts att medlemsstaterna har en nationell kontaktpunkt där man utifrån vissa villkor och registreringsskyltarna automatiskt kan söka registrerade uppgifter om fordon samt ägare/innehavare.

Bestämmelserna om tekniska krav på tillåten teknik överförs till bilaga IV och enligt förslaget kan bestämmelserna i fortsättningen ändras genom beslut av kommissionen, om den tekniska utvecklingen så kräver. Ett nytt krav är också att fordonsutrustning som använder satellitbaserad positionsbestämning ska vara kompatibla med GALILEO och EGNOS.

Det föreslås också förändringar i EETS-leverantörernas rättigheter och skyldigheter. I fortsättningen kan leverantören välja att tillhandahålla tjänsten enbart för tunga fordon eller för personbilstrafik. I tjänster för personbilstrafik (övrig trafik) införs ett undantag t.o.m. 31.12.2027 som innebär att fordonsutrustning med 5,8 GHz mikrovågsteknik räcker och att satellitnavigeringsteknik inte krävs. Täckningskravet (och 24-månadersregeln) för EETS-leverantörer slopas men leverantören ska informera transparent om var tjänsten tillhandahålls.

EETS-förslagen har inga direkta konsekvenser för Finland. Det står klart att EETS-tjänster inte tillkommer med den nuvarande regleringen av marknaden. På sikt förbättras tjänsterna för väganvändarna i EU:s väg- och transportnät när EETS-tjänster tillhandahålls enligt målsättningarna samtidigt som vägavgiftstekniken utvecklas och indrivningskostnaderna minskar.

4 Förslagets rättsliga grund och subsidiaritetsprincipen

Direktivet 1999/62/EG har rättslig grund i artikel 71 och 93 i EG-fördraget (artikel 91 och 113 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt). Nuvarande artikel 91 gäller transportfrågor, som beslutas i medbeslutandeförfarande (Europaparlamentet och rådet). Rådets ståndpunkt antas med kvalificerad majoritet. Enligt artikeln ska Europaparlamentet och rådet i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet och efter att ha hört Ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén fastställa gemensamma regler för internationella transporter till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier, de villkor under vilka utomlands hemmahörande transportföretag får utföra transporter i en medlemsstat, åtgärder för att förbättra transportsäkerheten och alla andra lämpliga bestämmelser. Nuvarande artikel 113 gäller skattefrågor och då kräver besluten enhällighet bland medlemsstaterna. Enligt artikeln ska rådet enhälligt i enlighet med ett särskilt lagstiftningsförfarande och efter att ha hört Europaparlamentet och Ekonomiska och sociala kommittén anta bestämmelser om harmonisering av lagstiftningen om omsättningsskatter, punktskatter och andra indirekta skatter eller avgifter, i den mån en sådan harmonisering är nödvändig för att säkerställa att den inre marknaden upprättas och fungerar och för att undvika snedvridning av konkurrensen.

Kommissionen anser att ändringsförslaget om vägtullar och användaravgifter (COM(2017) 275 final) har rättslig grund i artikel 91 och ändringsförslaget om fordonsskatter (COM(2017) 276 final) rättslig grund i artikel 113.

En infrastrukturavgift som avses i det nuvarande direktivet och tas ut i form av vägtullar kan anses ligga nära de grunder för avgiftsbeläggning och prissättning som används i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992) och som är godtagbara utifrån grundlagen.

De avgifter för externa kostnader och användaravgifter som avses i direktivet och tas ut i form av vägtullar utgör närmast en skatt utifrån 81 § i grundlagen eftersom avgifterna saknar ett tydligt samband med de ansvariga väghållarnas kostnader för underhåll av vägnätet.

Direktivets bestämmelser om fordonsskatter har klart och tydligt sin rättsliga grund i artikel 113. När det gäller vägtullarna och användaravgifterna är det emellertid en tolkningsfråga om artikel 91 utgör den korrekta rättsliga grunden för ändringsförslagen. Direktivändringarna innebär att vägtullar och användaravgifter graderas enligt koldioxidutsläppen (tunga fordon) och utsläppsklassen (lätta fordon). Trots att även det nuvarande direktivet förutsätter vissa maximala nivåer enligt utsläppsklass och ger möjlighet att beakta externa kostnader skulle tyngdpunkten flyttas ännu mera från täckning av väghållningskostnader till miljöstyrning genom vägtullar. När man kommer långt bort från den typiska kostnadsmotsvarigheten i avgifter för tillhandahållande av tjänster innebär detta att bestämmelserna om vägtullar och användaravgifter snarare ska betraktas som skatter enligt artikel 113.

5 Förslagets konsekvenser

Kommissionen har gjort en omfattande konsekvensanalys av initiativet. Flera alternativ analyserades, bl.a. att bara utvidga direktivets tillämpningsområde till bussar, paketbilar och personbilar, innan man kom fram till alternativet med obligatoriska avgifter för tunga fordon baserade på externa kostnader och att fasa ut tidsbaserade avgifter för alla fordon så att endast avståndsbaserade avgifter finns kvar.

Konsekvensanalysen visade att målen skulle främjas i mycket begränsad grad om man bara utvidgar tillämpningsområdet, men dock nästan utan kostnader. Det bästa alternativet ansågs

vara att ta ut avståndsbaserade avgifter för tunga fordon och avgifter för externa kostnader, åtminstone i en del av vägnätet och att fasa ut tidsbaserade avgifter för lätta fordon under tillräckligt lång tid. Avgifterna för lätta fordon bör graderas enligt utsläppen av koldioxid och föroreningar. Dessa åtgärder ingår i kommissionens förslag.

Konsekvensanalysen visade att ovanstående åtgärder skulle sänka trängselkostnaderna med 2,5–6 % eller med 9–22 miljarder euro fram till 2030. De skulle också öka intäkterna från väg-tullar med 10–63 miljarder euro/år och bidra till att öka investeringar i vägar med 25–260 % jämfört med utgångsscenarioet. De skulle också avsevärt minska utsläppen av koldioxid, kväveoxider och partiklar från vägtransporter. En särskild konsekvensanalys av förslaget har inte gjorts för Finlands del men man kan anta att effekterna skulle vara liknande men mindre eftersom t.ex. trängselproblemen är små i Finland. Å andra sidan kan förslagets kostnadseffekter vara större här än inom EU i genomsnitt eftersom Finland har längre transportavstånd inom landet än andra medlemsstater.

Förslaget påverkar inte unionens budget. Förslaget har inga direkta ekonomiska eller administrativa konsekvenser för Finland eftersom det inte på något sätt förutsätter en förändring av den nuvarande praxisen i Finland.

6 Ålands behörighet

Enligt 27 § 36 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har landskapet inte lagstiftningsbehörighet i frågor som gäller skatter och avgifter.

7 Nationell behandling av förslaget och behandling inom Europeiska unionen

Kommunikationsministeriet och finansministeriet har samarbetat i beredningen av U-skrivelsen. Vi har av finansministeriet begärt föredragningsställstånd i fråga om förslagen gällande fordonsskatter.

U-skrivelseutkastet har behandlats via skriftligt förfarande i EU-kommitténs transport- (EU22) och skattesektioner (EU9). Ett diskussionsmöte om vägtransportpaketet har hållits med intressenterna.

Förslagen ingår i ett större vägtransportpaket från kommissionen, vilket påverkar behandlingstakten i EU. Behandlingen inleddes i juni med en allmän granskning i rådets vägtransportarbetsgrupp men den egentliga behandlingen torde börja tidigast i slutet av 2017 eftersom Estlands ordförandeskap, såvitt nu är känt, prioriterar marknadsrelaterade och sociala frågor bland vägtrafikpaketets förslag.

Ansvarigt utskott i Europaparlamentet är transporter och turism (TRAN). Rapportörer har ännu inte utsetts och närmare information om parlamentets tidtabell saknas.

8 Statsrådets ståndpunkt

Statsrådet kan acceptera att de obligatoriska minimibeloppen för fordonsskatter på tung trafik slopas som ett led i förnyelsen av EU:s bestämmelser om vägtullar och användaravgifter eftersom konsekvenserna för de finska företagens konkurrenskraft väntas bli små.

Statsrådet anser det problematiskt att beslut om vägtullar och användaravgifter av skattenatur skulle fattas med kvalificerad majoritet enligt artikel 91 i EUF-fördraget eftersom det i allmänhet krävs enhälliga beslut i skattefrågor. Direktivändringens rättsliga grund måste utredas närmare under rådsbehandlingen. I denna sak kommer statsrådet att agera utifrån det totala förhandlingsläget. Statsrådet anser att övriga förslag har en lämplig rättslig grund. Statsrådet anser att förslagen är förenliga med subsidiaritetsprincipen.

Statsrådet ser det som positivt och som ett absolut villkor att varje medlemsstat själv får besluta om införandet av vägavgifter. Direktivförslaget ger medlemsstaterna tillräcklig flexibilitet och valfrihet.

Statsrådet kan ställa sig bakom utvidgningen av eurovinjettdirektivets tillämpningsområde till att omfatta alla fordon och hela vägnätet eftersom alla fordon orsakar negativa externa effekter och CO₂-utsläpp i alla delar av vägnätet. Den enskilda medlemsstaten får dessutom besluta om omfattningen av det avgiftsbelagda vägnätet och om vilka fordon avgiften ska gälla (tunga/lätta). Statsrådet anser det dock vara viktigt att utvidgningen av eurovinjettdirektivets tillämpningsområde inte försämrar villkoren för kollektiv- och anropstrafiken, vilket skulle försvåra uppnåendet av miljömålen.

Statsrådet kan acceptera att direktivförslaget möjliggör avgifter för externa kostnader tilläggsavgifter, trängselavgifter och avgiftsgradering enligt CO₂-utsläppen eftersom dessa är effektiva sätt att minska transportsektorns utsläpp.

Statsrådet betonar att Finland är glest befolkat och har en stor landyta, där en kilometeravgift kan leda till högre kostnader gällande rörlighet. Om tidsbaserade användaravgifter slopas helt och hållet kan detta innebära att en sådan avgift inte införs i Finland, framförallt inte för tunga fordon. Statsrådet anser att tidsbaserade avgifter för tung trafik ska tillåtas under en längre tidsperiod än till utgången av år 2023 trots att sådana avgifter inte är effektiva när det gäller att uppfylla principen om att "användaren betalar".

Statsrådet anser det också viktigt att lagstiftningen inte begränsar utvecklingen av nya finansieringsmodeller eller servicepaket inom transporter.

Statsrådet kan ställa sig bakom direktivförslaget om villkoren för driftskompatibilitet vad gäller elektroniska avgifter för väganvändning eftersom detta underlättar tillkomsten av EETS-tjänster och kan minska kostnaderna för lastbilstransporter utomlands.

Statsrådet anser att den föreslagna delegeringen av befogenheter till Europeiska kommissionen är ändamålsenlig och lämpligt avgränsad.