Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Ehdotus: Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus yleisistä säännöistä yhteisön rahoitustuelle Euroopan laajuisten liikenne- ja energiaverkkojen alalla ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2236/95 muuttamisesta”

KOM(2004) 475 lopullinen — 2004/0154 COD

(2005/C 234/14)

Neuvosto päätti 9. maaliskuuta 2005 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 156 artiklan nojalla pyytää Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon edellämainitusta aiheesta.

Asian valmistelusta vastannut ”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta” -erityisjaosto antoi lausuntonsa 21. helmikuuta 2005. Esittelijä oli Virgilio **Ranocchiari**.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 9.–10. maaliskuuta 2005 pitämässään 415. täysistunnossa (maaliskuun 10. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 112 ääntä puolesta ja 8 vastaan 6:n pidättyessä äänestämästä.

1 **Johdanto**

1.1 **Euroopan unionin osuus maailman energiankulutuksesta vuonna 2000 oli 15 prosenttia**, ja se oli siten merkittävin energiantuoja ja toiseksi suurin energian kuluttuja (Yhdysvaltojen jälkeen). Primaarienergian kysyntä on kasvanut unionissa vuosien 1990 ja 2000 välisenä aikana kymmenen prosenttia. Samana ajanjaksona monet kymmenestä uudesta jäsenvaltiosta ovat toteuttaneet poliittisten ja taloudellisten järjestelmien uudistuksia ja rakennemuutoksia, jotka ovat vähentäneet niiden primaarienergian kysyntää 17 prosentilla. Näin ollen primaarienergian kysyntä on kyseisen vuosikymmenen aikana kasvanut unionin 25 jäsenvaltiossa keskimäärin kuusi prosenttia.

1.2 Ajanjaksoa 2000–2030 koskevien ennusteiden mukaan primaarienergian kysyntä kasvaa 25:n jäsenvaltion unionissa keskimäärin 19,3 prosenttia. Kysyntä kasvaa ennusteiden mukaan eniten kymmenessä uudessa jäsenvaltiossa (26 prosenttia), kun taas vanhoissa jäsenvaltioissa kysyntä on 18,4 prosenttia.

1.3 Todisteeksi kymmenen uuden jäsenvaltion järjestelmän tehostumisesta riittää, kun mainitaan energiaintensiteetin kehitys ([1]). Energiaintensiteetti kasvaa ennusteiden mukaan 25:n jäsenvaltion unionissa ajanjaksolla 2000–2030 vuosittain 1,7 prosenttia eli yhtä paljon kuin viime vuosikymmenellä (1990–2000). Ennusteet perustuvat siihen, että energiaintensiteetti kasvaa kymmenessä uudessa jäsenvaltiossa vuosittain 2,6 prosenttia (3,5 prosenttia viime vuosikymmenellä) ja alenee vanhoissa jäsenvaltioissa vuosittain 1,7 prosenttia.

1.4 Lisäksi on mainittava, että ennusteiden mukaan riippuvuus fossiilisista polttoaineista jatkuu tulevina 25 vuotena ja että riippuvuusasteen arvioidaan olevan vuonna 2020 vielä lähes 90 prosenttia.

1.5 Tässä käsiteltävän asetusehdotuksen pääaiheen eli liikenteen osuus energiankulutuksesta on noin 32 prosenttia. On kuitenkin muistettava, että liikenteen osuus unionin BKT:stä on yli 10 prosenttia ja että sekä tavara- että henkilöliikenteen osuus on kaksinkertaistunut EU:ssa viimeisten 30 vuoden aikana. Liikennealalla työskentelee nykyisin 10 miljoonaa työntekijää. Ennusteiden mukaan liikenne kokonaisuudessaan kaksinkertaistuu vuoteen 2020 mennessä. Tavaraliikenteen ennustetaan kasvavan vanhoissa jäsenvaltioissa 70 prosenttia ja kymmenessä uudessa jäsenvaltiossa noin 100 prosenttia. Viimeisten 30 vuoden aikana tavaraliikenne on kasvanut 185 prosenttia ja henkilöliikenne 145 prosenttia. Näin valtavalla liikenteen kasvulla on myös kielteisiä seurauksia. Ne ilmenevät etenkin ruuhkina, jotka alentavat BKT:tä nykyään vuosittain noin 0,5 prosenttia. Vuoteen 2010 mennessä kyseisen prosenttiosuuden ennustetaan kaksinkertaistuvan, jolloin se vastaa noin 80:aa miljoonaa euroa. Päivittäin ruuhkien vuoksi on tukossa 7 500 kilometrin tieosuus, joka vastaa 15:tä prosenttia vanhoissa jäsenvaltioissa sijaitsevasta Euroopan laajuisesta tieverkosta ja noin 20:ta prosenttia rautatieverkosta ([2]).

1.6 EU:n kasvavia tarpeita vastaavan liikenteen ja energian perusrakenteiden verkon luominen on yli kymmenen vuoden ajan kuulunut yhteisön strategioihin, ja sitä pidetään oikeutetusti perusluonteisena toimenpiteenä ennen kaikkea sisämarkkinoiden loppuunsaattamiseksi mutta myös Lissabonin tavoitteiden saavuttamiseksi. Barcelonassa vuonna 2002 kokoontunut Eurooppa-neuvosto korosti, että on tärkeää täydentää nykyisiä sähköverkkoja, ja asetti konkreettiseksi tavoitteeksi, että jäsenvaltiot saavuttavat sähköverkojen yhteenliitäntäasteen, joka vastaa vähintään 10:tä prosenttia niiden kokonaistuotantokapasiteetista. Eurooppa-neuvosto asetti edelleen joulukuussa 2003 Euroopan laajuiset liikenne- ja energiaverkot kasvunedistämistoimiensa painopisteeksi.

2 **Nykytilanne**

2.1 Vaikka ongelmat ja uudet lisätarpeet on selvästi tunnistettu, kaikki asianomaiset osapuolet jäsenvaltioista alkaen eivät ole vielä ryhtyneet tarvittaviin toimiin. Muistettakoon, että 14:stä liikennealan suurhankkeesta, jotka jäsenvaltiot vuonna 1994 (Essenin Eurooppa-neuvosto) sitoutuivat toteuttamaan

([1]) Primaarienergian kysyntä BKT-yksikköä kohti suhteessa markkinoiden valuuttakurssiin.

([2]) *EU Energy and Transport Outlook 2000/2004*.

vuoteen 2010 mennessä, oli vuoden 2003 loppuun mennessä saatettu päätökseen vain kolme, ja rajatylittäviin yhteenliitäntöihin tarvittavista investoinneista oli saatu kokoon alle neljännes. Nykyisellä investointivauhdilla ohjelman toteuttamiseen tarvittaneen vielä 20 vuotta.

2.2 Energia-alalla ongelma on yhtä vakava, vaikkakin Euroopan unionilta saatavan rahoituksen tarve on huomattavasti pienempi, kuten jäljempänä esitetään. Verkkojen fyysiset mahdollisuudet ja lainsäädäntö eivät nimittäin vastaa toisiaan. Vuonna 2007 toteutettavan liberalisoinnin myötä syntynevät todelliset sähkön sisämarkkinat. Niiden vaikutus uhkaa kuitenkin jäädä rajalliseksi, jollei nykyisiä riittämättömiä ja ylikuormitettuja verkkoja laajenneta. Kun markkinat ovat voimakkaasti keskittyneet, on erittäin tärkeää poistaa kilpailua estävät fyysiset esteet, jotta vältetään kaikkiin kuluttajiin, yksityishenkilöt mukaan luettuina, kohdistuvat kielteiset vaikutukset. Tässä yhteydessä on muistettava, että uudistuvien energialähteiden kehittäminen saattaa edellyttää erityisinvestointeja jo olemassa oleviin energiajärjestelmiin ja energiaverkkoihin.

2.3 Euroopan komissio on määritellyt ja tiivistänyt Euroopan laajuisten liikenneverkkohankkeiden tähänastisten heikkojen tulosten syyt vuonna 2003 antamassaan tiedonannossa ([3]) seuraavasti:

— jäsenvaltioiden päättävien elinten poliittisen tahdon puute

— Euroopan laajuisiin verkkoihin kohdennetun rahoituksen riittämättömyys

— hankkeista vastuussa olevien elinten pirstaleisuus.

2.4 Karel **Van Miertin** (edellisessä komissiossa kilpailuasioista vastannut komission jäsen) johdolla toimineen korkean tason asiantuntijaryhmän kesäkuussa 2003 laatimassa raportissa vahvistetaan, että kyseinen huolestuttava tilanne on tiedossa. Raportissa esitetään myös mielenkiintoisia ehdotuksia vaikean tilanteen ratkaisemiseksi. Lisäksi raportissa tuodaan esiin sekä ongelman rahoituksellisia näkökohtia että organisaatiota ja koordinaatiota koskevia vaatimuksia, jotka liittyvät Euroopan unionin laajentumiseen.

2.5 Euroopan komissio teki **Van Miertin** raportin pohjalta lokakuussa 2003 ehdotuksen Euroopan laajuisia liikenneverkkoja koskevien suuntaviivojen tarkistamiseksi sekä ajanmukaistetun luettelon 30 ensisijaisesta hankkeesta, joista 14 kuului jo Essenissä sovittuihin hankkeisiin. Parlamentti ja neuvosto tarkastelivat ehdotusta ja hyväksyivät sen 29. huhtikuuta 2004. Näin ollen hankkeiden uudet suuntaviivat, painopisteet ja ominaispiirteet on nyt hyväksytty myös odotettavissa olevien kustannusten osalta.

3 **Komission ehdotus**

3.1 Tässä käsiteltävää asetusehdotusta tarvitaan, jotta komissiolle annetaan oikeudellinen väline, jota se voi soveltaa edellä esitetyn valossa tarkistettuihin yleissääntöihin rahoituksen myöntämiseksi sekä rahoituksen varmistamiseksi koko kaudeksi (2007–2013).

3.2 On nimittäin käynyt selväksi, että EU:n rahoitusosuuden vaikutus on optimoitava niin määrällisesti (nykyistä suuremmalla prosenttiosuudella) kuin laadullisesti (käyttämällä uusia rahoitusvälineitä), jotta edistetään yksityisten toimijoiden investointeja pyrittäessä vahvistamaan julkisten ja yksityisten toimijoiden välistä kumppanuutta.

3.3 Perusedellytyksinä EU:n tuen saamiseksi on, että hankkeet ovat yleishyödyllisiä, että niiden avulla luodaan rajatylittäviä yhteenliitäntöjä ja että ne vaikuttavat osaltaan markkinoiden yhdentymiseen laajentuneessa unionissa. Liikennehankkeissa kiinnitetään erityistä huomiota ympäristövaikutuksiin sekä siihen, että luotijunayhteyksillä vapautetaan tavanomaisia rataosuuksia tavaraliikenteelle liikennemuotojen välisen tasapainon saavuttamiseksi. Tämän vuoksi 80 prosenttia rahoituksesta on tarkoitus kohdentaa muihin liikennemuotoihin kuin maantieliikenteeseen. Energia-alalla painopisteitä ovat verkon jatkuvuus ja kapasiteetin optimointi, sisämarkkinoiden yhdentyminen, uusien jäsenvaltioiden integroituminen sisämarkkinoihin sekä uusiutuvien energialähteiden liitäntä.

3.4 Kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi on noudatettava rahoituksen myöntämistä ja osarahoitusta koskevia seuraavia selkeitä ja puolueettomia kriteereitä. Niitä ovat ennen kaikkea **ehdollisuus**, joka tarkoittaa tuen kohdentamista **valikoivuuden** ja **keskittämisen** perusteella, jotta etusijalle asetetaan yhteisön tasolla mahdollisimman suurta lisäarvoa tuovat yhteenliitännät, sekä tuen **suhteellisuus**, jonka perusteella yhteisön enimmäisrahoitusosuus voi olla rajatylittävissä yhteenliitännöissä 30 prosenttia (poikkeustapauksissa 50 prosenttia). Jäsenvaltioiden on puolestaan esitettävä rahoitussuunnitelmaan perustuvat asianmukaiset vakuudet sekä sitouduttava ehdottomasti toteuttamaan hanke määräajassa.

3.5 Euroopan laajuisia liikenne- ja energiaverkkoja koskevissa hankkeissa tutkimustuki voi olla 50 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista. Liikenneverkkojen rakennustöiden enimmäistuki on 30 prosenttia tietyissä ensisijaisissa hankkeissa (poikkeuksellisesti 50 prosenttia rajatylittävillä osuuksilla) ja 15 prosenttia muissa yleishyödyllisissä hankkeissa. Energia-alalla yhteisön enimmäisrahoitusosuus jää nykyisen asetuksen mukaiseen 10 prosenttiin, mutta voi poikkeuksellisesti olla erityisissä rahoitusvaikeuksissa ja naapurimaiden välisissä yhteenliitäntähankkeissa 20 prosenttia. Energia-alan liikennealaa alhaisempi rahoitusosuus sekä vastaavien budjettien välinen suuri ero perustuu siihen, että energia-alalla voidaan hyödyntää myös muita yhteisön välineitä (rakennerahastot, EIP:n lainat) ja että selkeästi markkinavetoisen alan toimijoiden välillä vallitsee voimakas kilpailu. Lisäksi liikenneverkkoja koskevia hakemuksia voivat esittää vain jäsenvaltiot, kun taas energia-alalla hakemuksia voivat esittää myös yksityiset toimijat.

([3]) Huhtikuun 23. päivänä 2003 annettu tiedonanto ”Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittäminen: Uusia rahoituskeinoja – Sähköisen maksunkeruun yhteentoimivuus”.

3.6 Nykyisen asetuksen mukaan ajanjaksolla 2000–2006 käytettävissä olevien varojen määrä on hieman yli 4,6 miljardia euroa, joista 4,2 miljardia kohdennetaan liikennealaan. Unionin laajentumisen vuoksi liikennealan rahoitusta lisätään vuodesta 2004 lähtien 225 miljoonalla eurolla. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että kyseisenä ajanjaksona on vuosittain käytettävissä noin 600 miljoonaa euroa.

3.7 Asetusehdotuksen mukaan ajanjaksona 2007–2013 Euroopan laajuisiin liikenneverkkoihin kohdennettua rahoitusta on määrä nostaa 20,350 miljardiin euroon eli käytettävissä olisi vuosittain 2,9 miljardia euroa (verrattuna edeltävän seitsenvuotiskauden 600 miljoonaan euroon). Euroopan laajuisiin energiaverkkoihin on tarkoitus kohdentaa 340 miljoonan euron rahoitus, joten Euroopan laajuisia verkkoja koskeva yhteisön budjetti olisi 20,690 miljardia euroa.

3.8 Uutuutena on yhteisön rahoitusosuuden lisäämisen ohella mahdollisuus kattaa myös rakennusvaiheen jälkeiset riskit yhteisön rahoituksella, jos ennakoidut tulot pienenevät erityisistä syistä. Tällä takuulla on määrä helpottaa yksityissektorin osallistumista hankkeiden rahoitukseen. Takuu rajoittuu kuitenkin toiminnan aloitusvaiheeseen, ja se edellyttää huomattavaa rahoitusta myös hankkeeseen osallistuvilta jäsenvaltioita.

3.9 Muut uutuudet koskevat hankkeiden hallinnointia. Komissio ehdottaa, että jäsenvaltioilla olisi päärooli teknisessä valvonnassa ja menojen varmentamisessa. Komissio pidättää kuitenkin itsellään oikeuden siirtää tiettyjä ohjelman hallinnointitehtäviä tulevalle Euroopan laajuisten liikenneverkkojen toimeenpanovirastolle. Tämä ei kuitenkaan siirrä komissiolta vastuuta ohjelmasuunnittelusta.

4 **Yleistä**

4.1 ETSK suhtautuu myönteisesti komission ehdotukseen, sillä siinä otetaan huomioon — vaikkakin vain osittain — komitean aiemmissa lausunnoissaan [4] toistuvasti esittämät huomiot ja kehotukset.

4.2 Ehdotuksella vakiinnutetaan yhteisön rahoitusosuuden toivottu korottaminen ja tarjotaan yksityisen ja julkisen sektorin kumppanuuksia ajatellen jäsenvaltioille ja yksityisille sijoittajille nykyistä suurempia takuita. ETSK toteaa tässä yhteydessä, että suunniteltu ja aiempaan rahoitusosuuteen verrattuna huomattava rahoituksen lisäys on suhteutettava edellä mainittuihin kasvaneisiin tarpeisiin. Muistettakoon, että 30 ensisijaista liikennealan hanketta edellyttävät 225 miljardin euron rahoitusta, josta 140 miljardia euroa nimenomaan kaudella 2007–2014.

4.3 ETSK on samaa mieltä edellä esitettyjen, yhteisön tuen myöntämistä koskevien yleisperiaatteiden määritelmästä ja kannattaa ajatusta, jonka mukaan periaatteiden soveltamissäännöistä päätetään prosessin yksinkertaistamiseksi komiteamenettelyllä.

4.4 ETSK on tyytyväinen myös siihen, että tukea voidaan myöntää paitsi ennakkotutkimuksiin ja hankkeen rakennusvaiheessa myös — vaikkakin vain poikkeustapauksissa — toiminnan aloitusvaiheessa. Ei nimittäin tule aliarvioida yhtäältä liikennealan vaikeaa tilannetta kaikkine tunnettuine vaikutuksineen (ruuhkat, saastuminen, turvallisuus jne.), joista komitea on useaan otteeseen esittänyt kantansa, eikä toisaalta energiahuolto-ongelmiin liittyviä vaikeuksia tai tarvetta varmistaa energiaverkkojen yhteentoimivuus.

5 **Erityishuomiot ja päätelmät**

5.1 ETSK katsoo, että jäsenvaltioiden suhteen on noudatettava erittäin tiukkaa politiikkaa, jotta Euroopan unionin määrittelemien infrastruktuurihankkeiden toteuttaminen ei myöhästy ja jotta annettuja sitoumuksia noudatetaan jäsenvaltioiden mahdollisista epäedullisista poliittis-taloudellisista tilanteista huolimatta. Mikäli kehotukset ja selvitysvaatimukset eivät johda tulokseen, tulisi voida langettaa sanktioita tai jopa vaatia takaisin komission osoittamia varoja. Komissio voisi käyttää varat infrastruktuurihankkeisiin, joiden toteutus on edennyt määräajassa.

5.2 ETSK pelkää kuitenkin, etteivät käytettävissä olevat varat lisäyksistä huolimatta aina riitä edistämään investointeja ja varmistamaan annettuja sitoumuksia. Komitea katsoo tässä yhteydessä, että sen aiemmassa lausunnossaan [5] tekemä ehdotus eurooppalaisen liikenneinfrastruktuurirahaston perustamisesta on edelleen ajankohtainen. Rahasto rahoitettaisiin siten, että 25 jäsenvaltion EU:ssa perittäisiin vaatimaton maksu kulutetuista polttoaineista ilman, että sen johdosta nostettaisiin valmisteveroja. Toissijaisesti ehdotusta voitaisiin soveltaa siten, että maksu otettaisiin käyttöön vain niissä jäsenvaltioissa, jotka osallistuvat Euroopan laajuisia liikenneverkkoja koskeviin hankkeisiin.

5.3 Asetusehdotus koskee ajanjaksoa 2007–2013, johon asti on voimassa nykyinen asetus edellä mainituin varoin. Näin ollen on ennen uusien ehtojen voimaantuloa olemassa lisämyöhästymisiin ja mielipiteenmuutoksiin liittyvä riski. Uuden asetuksen voimaantulon ajankohtaa tulisikin aikaistaa mahdollisimman paljon, jotta työt voitaisiin aloittaa välittömästi. On tärkeää korostaa, että koska liikennealan töiden määrittely edellyttää teknisiä määräaikoja, liikenne tulee varmasti lisääntymään ennen kuin — myös muita liikennemuotoja koskevat — uudet perusrakenteet ovat käytettävissä. Tämä vaikeuttaa huomattavasti tasapainoista kehitystä.

---

[4] Valmisteleva lausunto aiheesta ”Euroopan laajuisia verkkoja koskevien hankkeiden (TEN-hankkeiden) luettelon tarkistaminen vuoteen 2004 mennessä” (EUVL C 10, 14.1.2004) sekä lausunto aiheesta ”Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus Euroopan laajuisten verkkojen alaan liittyvän yhteisön rahoitustuen myöntämistä koskevista yleisistä säännöistä annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2236/95 muuttamisesta” (EYVL C 125, 27.5.2002).

[5] Valmisteleva lausunto aiheesta ”Euroopan laajuisia verkkoja koskevien hankkeiden (TEN-hankkeiden) luettelon tarkistaminen vuoteen 2004 mennessä” (EUVL C 10, 14.1.2004). ETSK ehdottaa lausunnossaan, että EU:n 25 jäsenvaltiossa perittäisiin kaikissa maanteitse tapahtuvissa tavara- ja henkilökuljetuksissa kulutetuista polttoaineista litraa kohti yhden sentin maksu. Nykykulutuksella (noin 300 miljoonaa tonnia) rahastolla olisi vuosittain noin kolmen miljardin euron varat.

5.4 ETSK kannattaa komission ehdotusta käyttää komiteamenettelyä yhteispäätösmenettelyn sijaan määriteltäessä tukien myöntämisperiaatteiden soveltamissääntöjä. Näin kevennetään ja yksinkertaistetaan menettelyjä toivotulla tavalla. ETSK pohtii kuitenkin, edistääkö myös mahdollisesti perustettava Euroopan laajuisten liikenneverkkojen toimeenpanovirasto samaa tavoitetta vai luodaanko näin asianomaisissa elimissä päällekkäistä toimintaa. Epäilyjen hälventämiseksi komission tulisi ennakkoon selvittää kyseisen viraston tehtäviä.

5.5 ETSK kannattaa täysin komission ehdottamia linjauksia mutta toteaa, että käytettävissä olevia varoja on lisättävä. Suunniteltujen perusrakenteiden toteuttaminen edistää kestävää kehitystä, sillä 80 prosenttia hankkeista koskee muita liikennemuotoja kuin maantieliikennettä. Näin vähennetään päästöjä ja ruuhkia. On muistettava myös hankkeiden myönteinen vaikutus työmahdollisuuksiin keskipitkällä aikavälillä sekä yhtä tärkeänä seikkana Euroopan kansalaisten elämänlaadun paraneminen pitkällä aikavälillä etenkin alueilla, joilla on huomattavasti kauttakulkuliikennettä.

5.6 ETSK toteaa lopuksi voivansa vain jälleen kerran vahvistaa olevansa täysin vakuuttunut siitä, että Euroopan laajuinen liikenne- ja energiaverkko, jolla on perusluonteinen rooli luotaessa edellytykset henkilöiden, tavaroiden ja palvelujen vapaan liikkuvuuden varmistamiselle, on strategisesti välttämätön. Kyseessä on välttämätön tavoite luotaessa Lissabonin strategian mukaisesti yhdentynyttä ja kilpailukykyistä Euroopan unionia, jossa noudatetaan ympäristöä säästävän kehityksen periaatteita.

Bryssel 10. maaliskuuta 2005

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Anne-Marie SIGMUND

LIITE

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausuntoon

Täysistunnossa käydyssä keskustelussa hylättiin seuraava muutosehdotus, joka sai äänestyksessä vähintään neljänneksen annetuista äänistä.

Kohta 5.2

Muutetaan.

"5.2 ETSK pelkää kuitenkin, etteivät käytettävissä olevat varat lisäyksistä huolimatta aina riitä edistämään investointeja ja varmistamaan annettuja sitoumuksia. ~~Komitea katsoo tässä yhteydessä, että sen aiemmassa lausunnossaan tekemä ehdotus eurooppalaisen liikenneinfrastruktuurirahaston perustamisesta on edelleen ajankohtainen. Rahasto rahoitettaisiin siten, että 25 jäsenvaltion EU:ssa perittäisiin vaatimaton maksu kulutetuista polttoaineista ilman, että sen johdosta nostettaisiin valmisteveroja. Toissijaisesti ehdotusta voitaisiin soveltaa siten, että maksu otettaisiin käyttöön vain niissä jäsenvaltioissa, jotka osallistuvat Euroopan laajuisia liikenneverkkoja koskeviin hankkeisiin.~~"

Perustelu

Kuten esittelijä aivan oikein kirjoittaa, jäsenvaltioilla on päätösvalta verotusasioissa. Komitea ei voi ehdottaa jäsenvaltioiden verotukseen muutoksia, eikä sen myöskään pidä niin tehdä.

Äänestystulos

Puolesta 43

Vastaan 65

Pidättyi 9