



Brüssel, 27. juuni 2025
(OR. en)

10936/25

Institutsioonidevaheline
dokument:
2025/0188 (COD)

TRANS 267
ENV 605
FIN 785

ETTEPANEK

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	27. juuni 2025
Saaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Teema:	Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ selle ajavahemiku pikendamise osas, mille jooksul võivad heiteta raskeveokid saada kasu taristu- või kasutusmaksude olulisest vähendamisest või nendest maksudest vabastamisest

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2025) 348 final.

Lisatud: COM(2025) 348 final



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 27.6.2025
COM(2025) 348 final

2025/0188 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ selle ajavahemiku pikendamise osas, mille jooksul võivad heiteta raskeveokid saada kasu taristu- või kasutusmaksude olulisest vähendamisest või nendest maksudest vabastamisest

(EMPs kohaldatav tekst)

SELETUSKIRI

1. ETTEPANeku TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Konkurentsivõime kompass¹ suunab komisjoni majanduspoliitikat praegusel ametiajal. See tugineb Euroopa Ülemkogu Budapesti deklaratsioonile² ning Euroopa ettevõtjate ja ametiühingute esindajate Antwerpeni deklaratsioonile³. Konkurentsivõime kompassis on kindlaks määratud süsinikuheite vähendamise ja konkurentsivõime ühtne tegevuskava, mis on üks kolmest hädavajalikust tegevusvaldkonnast, mille meetmed võimaldavad edendada konkurentsivõimet.

Seda tegevusvaldkonda arendatakse puhta tööstuse kokkuleppega⁴. Selle eesmärk on tugevdada ELi konkurentsivõimet ja püsida samal ajal kliimaneutraalsuse saavutamise graafikus. Keskendutakse sellele, et toetada ettevõtteid ja luua neile selle eesmärgi saavutamiseks sobivad tingimused. Samuti püütakse sellega tugevdada ELi majandus- ja energiajulgeolekut, vähendada sõltuvust fossiilkütustest ja suurendada vähese süsinikuheitega toodetud energia osakaalu ELis.

Konkurentsivõime kompassis ja puhta tööstuse kokkuleppes on pööratud erilist tähelepanu autotööstusele. Seda sektorit kujundatakse põhjalikult ümber, mis on tingitud sellistest tehnoloogilistest muutustest nagu digitaliseerimine ja süsinikuheite vähendamine. Seda silmas pidades võttis komisjon vastu Euroopa autotööstuse tegevuskava⁵.

Nende kolme strateegia kohaselt mängib süsinikuheite vähendamine majanduskasvu soodustamisel olulist rolli ning neis esitatakse konkreetsed meetmed, et pakkuda ELi tööstusele keskkonnahoidliku tootmise jaoks tugevamat ärimudelit. Tegevuskava sisaldab konkreetseid stiimuleid heiteta sõidukite, sealhulgas raskeveokite kasutuselevõtu edendamiseks.

2022. aastal tekitas raskeveokite sektor 27,5 % maanteetranspordi CO₂ heitest,⁶ kuigi raskeveokid moodustavad ainult 2,4 % sõidukipargist⁷. Raskeveokite sektori CO₂ heide moodustas üle 6,9 % ELi koguheitest ja oli 20 % suurem kui 1995. aastal.

Autovedu on sektor, kus heidet on raske vähendada, mis tähendab, et heite vähendamise kulud on suuremad kui teistes majandussektorites. Lisaks valitseb kaupade autoveo teenuste turul väga tihe konkurents ja seda iseloomustavad madalad kasumimarginaalid, mis piiravad investeringuid kallitesse heite vähendamise tehnoloogiatesse, nagu heiteta sõidukid.

¹ COM(2025) 30 final.

² <https://www.consilium.europa.eu/et/press/press-releases/2024/11/08/the-budapest-declaration/>.

³ <https://antwerp-declaration.eu/>.

⁴ COM(2025) 85 final.

⁵ COM(2025) 95 final.

⁶ Raskeveokite sektori CO₂ heide suurenes 1995.–2022. aastal 20 % ja liiklusmaht samal perioodil 70 %. Tänu tõhusamate sõidukite kasutuselevõtule suhteline CO₂ heide vähenes, kuid liiklusmahtude kasvu tõttu ei väljendunud see CO₂ heite absoluutses vähenemises. Võrdluseks olgu öeldud, et samal perioodil suurenes autode CO₂ heide 9 % ja liiklusmaht 24 %. https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_en.

⁷ https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

Tänu raskeveokite tootjate innovatsioonile on viimastel aastatel võetud kasutusele heiteta mudelid, mis hõlmavad kõiki kasutusvaldkondi, sealhulgas kaugvedusid⁸. Heiteta mudelite kasutuselevõtt on alates 2019. aastast märkimisväärselt suurenenud⁹. 2024. aastal moodustasid heiteta sõidukid 3,9 % kõigist uutest raskeveokitest,¹⁰ sealhulgas 1,2 % uutest raskeveokitest, mis kaalusid rohkem kui 12 tonni. Heiteta sõidukite osakaal raskeveokipargis on siiski endiselt väga väike¹¹.

2025. aasta eesmärki vähendada raskeveokite CO₂ heidet 15 % võrreldes 2019. aasta näitajatega¹² on võimalik saavutada tavasõidukite tõhususe suurendamisega, kuid heiteta sõidukite kasutuselevõttu tuleb järgmiste eesmärkide saavutamiseks kiiresti suurendada¹³. Heiteta sõiduki soetamiseks tehtavad alginvesteeringud on siiski ligikaudu 2,5 korda suuremad kui samaväärsete tavasõidukite soetamise kulud¹⁴ ja see on endiselt üks peamisi takistusi nende laiemale kasutuselevõtule.

Erinevalt sõiduautode turust on raskeveokite turg ettevõtjatevaheline turg. Investeermisvalikuid mõjutavad sõiduki kulud kogu selle kasutusaja jooksul. Seda nimetatakse omamise kogukuluks¹⁵. Raskeveokite turg on hinnatundlik. See tähendab, et ettevõtjate ostuotsus uude sõidukisse investeerimisel sõltub tõenäoliselt sõiduki omamise kogukulust. Teisisõnu tasub ettevõtjate jaoks heiteta sõidukisse investeerimine ära siis, kui selle kulud jäävad fossiilkütustel töötava tavapärase sõiduki omast väiksemaks.

Diferentseeritud teemaksud võivad vähendada käitamiskulusid ja seega heiteta sõidukite omamise kogukulu. Seega võivad need aidata muuta nendesse sõidukitesse investeerimist tasuvamaks.

⁸ Vt komisjoni teatis Euroopa Parlamendile ja nõukogule „Maanteetranspordi raskesõidukite tehnoloogia- ja turuvalmidus“ (COM(2025) 260). Vt ka olemasolevate heiteta mudelite loetelu dokumendist, mis on kättesaadav järgmise veebilehe allosas: <https://www.acea.auto/news/truck-and-bus-manufacturers-contribution-to-climate-neutral-road-transport/>.

⁹ Võrreldes 2019. aastaga müüdi 2024. aastal 40 korda rohkem heiteta raskeveokeid massiga üle 12 tonni, 6,5 korda rohkem heiteta raskeveokeid, mis kaaluvad alla 12 tonni ja üle 3,5 tonni, ning 4 korda rohkem heiteta busse. Heiteta sõidukite müügiandmed 2024. aastal olid järgmised: 3 400 raskeveokit, mille mass on üle 12 tonni (umbes 1,2 % uutest registreeritud sõidukitest), 4 800 raskeveokit, mis kaaluvad alla 12 tonni ja üle 3,5 tonni (10 %), ning 6 000 bussi (17 %). <https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/>.

¹⁰ <https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/>.

¹¹ Akutoitega elektrilised raskeveokid (st üle 3,5 tonni kaaluvad sõidukid) moodustasid 2023. aastal 0,1 % ELi sõidukipargist (suurim osakaal oli Taanis – 1 %). Akutoitega elektribussid moodustasid 2,5 % sõidukipargist (suurim osakaal Madalmaades – 17,7 %). https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

¹² Raskeveokite heite vähendamise eesmärgid on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määruses (EL) 2019/1242, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO₂ heite normid. Vt allpool jaotis „Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega“.

¹³ Tootjad märkisid, et ligikaudu iga kolmas uus raskeveok on 2030. aastal heiteta sõiduk. Vt COM(2025) 260 ja vastav toetav uuring: „Market readiness analysis – Expected uptake of alternative fuel heavy-duty vehicles until 2030 and their corresponding infrastructure needs“, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/8a598b35-40f3-11f0-b9f2-01aa75ed71a1/>

¹⁴ Eri tehnoloogiatel töötavate veokite jaehindade võrdlus on esitatud järgmise uuringu C liites: <https://theicct.org/publication/total-cost-ownership-trucks-europe-nov23/>.

¹⁵ Sõiduki omamise kogukulu on esialgse soetamiskulu ja sõiduki kasuliku tööea jooksul käitamise kulude (kütus, hooldus, maksud, teemaksud ja kindlustus) summa.

Direktiiviga (EL) 2022/362¹⁶ võimaldati CO₂ heitel põhinevat teede maksustamist¹⁷. Direktiiviga (EL) 2022/362 muudeti direktiivi 1999/62/EÜ¹⁸, nähes muude muudatuste hulgas ette taristu- ja kasutusmaksude diferentseerimise (soodustades keskkonnahoidlikumate sõidukite kasutuselevõttu) ja/või CO₂ heite väliskulude arvessevõtmise (saastavamate sõidukite karistamine). Mõlemad meetmed vähendavad erinevust tavasõidukite ja heiteta sõidukite omamise kogukulu vahel.

Teemaksude diferentseerimine seisneb heiteta sõidukite taristu- või kasutusmaksude vähendamises 50–75 %¹⁹. Väliskulumaksu puhul liidetakse liiklusest tulenevad CO₂ heite väliskulud taristumaksule. Direktiivis on sätestatud kõnealuse maksu võrdlusväärtused, võttes aluseks CO₂ hinna 100 eurot ühe õhku paistatud CO₂ tonni kohta²⁰.

Direktiiviga tugevdati neid kahte mehhanismi veelgi, võimaldades liikmesriikidel kuni 31. detsembrini 2025 kehtestada oluliselt vähendatud maksumäärad või isegi vabastada heiteta sõidukid taristu- või kasutusmaksust²¹. Samuti võimaldab see liikmesriikidel kohaldada liiklusest tuleneva CO₂ heite suhtes suuremaid väliskulumakse, mis on kuni kaks korda suuremad kui direktiivis sätestatud võrdlusväärtused²².

Rahaline toetus liikmesriigis, kus neid sätteid täielikult rakendatakse, et motiveerida ettevõtjaid investeerima heiteta mootorsõidukitesse, mis võivad kaaluda kuni 40 tonni, on esimesel tegevusaastal hinnanguliselt 45 000 eurot²³. Väiksemad sõidukid saavad väiksemat toetust. Mõne kasutusjuhu puhul aitab direktiiv võrdsustada heiteta raskeveokite ja tavasõidukite kulud²⁴.

Nende sätete ülevõtmine liikmesriigi õigusesse oli kavas lõpule viia 25. märtsiks 2024. Võimalus kohaldada heiteta sõidukite suhtes märkimisväärselt vähendatud maksumäärasid või vabastada need taristu- või kasutusmaksudest lõpeb 31. detsembril 2025. See ajavahemik on liiga lühike, et piisavalt stimuleerida nõudlust uute heiteta raskeveokite järele.

¹⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. veebruari 2022. aasta direktiiv (EL) 2022/362, millega muudetakse direktiive 1999/62/EÜ, 1999/37/EÜ ja (EL) 2019/520 seoses sõidukite maksustamisega teatavate taristute kasutamise eest (ELT L 69, 4.3.2022, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

¹⁷ Mõiste „teede maksustamine“ hõlmab tee- ja kasutusmaksu. Teemakse nimetatakse ka vahemaapõhisteks maksudeks ja kasutusmaksu ajapõhisteks maksuseks või teemaksukleebisteks. Teemaksud on direktiivi 1999/62/EÜ artikli 2 lõike 1 punktis 7 määratletud kui vähemalt ühe järgmise kolme elemendi summa: taristumaks, väliskulumaks ja ummikumaks. Kasutusmaksud on määratletud sama direktiivi artikli 2 lõike 1 punktis 16 kui kindlaksmääratud summa, mille tasumisel antakse sõidukile õigus kasutada kindla ajavahemiku jooksul teatavat maanteetaristut.

¹⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 1999. aasta direktiiv 1999/62/EÜ sõidukite maksustamise kohta maanteetaristute kasutamise eest (EÜT L 187, 20.7.1999, lk 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

¹⁹ Direktiivi 1999/62/EÜ artikli 7ga lõike 3 punkt d.

²⁰ Direktiivi 1999/62/EÜ artikli 7c lõige 1 ja IIIc lisa. Nagu on selgitatud direktiivi (EL) 2022/362 (COM(2017) 275 final) ettepaneku seletuskirjas, põhinevad direktiivi lisades esitatud väärtused transpordi väliskulude käsiraamatul. IIIc lisas esitatud väärtused arvutatakse näitajate alusel, mis on esitatud järgmisel aadressil kättesaadava uuringu tabelis 24: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1/language-en>.

²¹ Direktiivi 1999/62/EÜ artikli 7ga lõike 1 viies lõik.

²² Direktiivi 1999/62/EÜ artikli 7cb lõige 1.

²³ https://www.transportenvironment.org/uploads/files/202403_TE_Eurovignette_briefing_update.pdf.

²⁴ <https://www.iru.org/resources/iru-library/alternative-vs-traditional-truck-powertrains-eu-total-cost-ownership-2024> ja <https://www.youtube.com/watch?v=ktaEN7do6pA>.

Seepärast teeb komisjon ettepaneku pikendada kõnealuse erandi kohaldamist. Selleks et aidata Euroopa tootjatel vähendada 2030. aasta aruandlusperioodil (nagu on sätestatud määruses (EL) 2019/1242) uute raskeveokite CO₂ heidet 43 %, teeb komisjon ettepaneku pikendada erandi kehtivusaega kuni 2030. aasta aruandlusperioodi lõpuni, mis lõpeb 30. juunil 2031. See muudatus tagaks sidusa õigusraamistiku.

Praeguse erandi kehtivus peaks lõppema 31. detsembril 2025 ja liikmesriikide ametiasutused peaksid praegu kavandatava direktiivi sätteid liikmesriigi õigusesse üle võtma. Seepärast kutsub komisjon Euroopa Parlamenti ja nõukogu üles kaaluma käesoleva ettepaneku kiiremat vastuvõtmist.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Käesoleva ettepanekuga pikendatakse hiljuti kehtestatud kehtivat sätet ja seega on ettepanek kooskõlas kehtiva teede maksustamise poliitikaraamistikuga. Kui seda sätet rakendati, oli sellel positiivne mõju heiteta sõidukite tasuvusele. Taristu- või kasutusmaksudest vabastamine täiendab väliskulumaksude kohaldamist, sest mõlemad meetmed vähendavad erinevust käitamiskulude ning seega heiteta ja tavasõidukite omamise kogukulu vahel. Seepärast on mõlemad meetmed olulised heiteta sõidukitesse investeerimise majandusliku tasuvuse tugevdamisel.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Käesoleva ettepanekuga laiendatakse uute raskeveokite turu nõudluse meedet, et kiirendada nende kasutuselevõttu. Seega täiendab ettepanek raskeveokite CO₂ heite normide **määrust**,²⁵ mis käsitleb uute raskeveokite turu pakkumise poolt ja millega kehtestatakse tootjatele 2030. aastaks CO₂ heite vähendamise eesmärk 43 % (ja edasised kõrgemad sihid kuni 2040. aastani). Tootjatel on võimalik eesmärgid saavutada, i) parandades tavasõidukite tõhusust ja/või ii) suurendades nende poolt turule lastavate heiteta sõidukite arvu. Käesolev ettepanek aitab tootjatel kiirendada heiteta sõidukite kasutuselevõttu.

Süsinikukulu arvessevõtmine vähendab erinevust keskkonnahoidlikumate ja saastavamate sõidukite omamise kogukulu vahel, suurendades tavasõidukite käitamise kulusid. Direktiiviga 1999/62/EÜ võeti arvesse süsinikukulused ja kehtestati väliskulumaks. Alates 2027. aastast on maanteetranspordi heide hõlmatud ka **direktiivis 2003/87/EÜ (HKS2)**²⁶ sätestatud heitkogustega kauplemise süsteemiga. Nende kahe meetme kooskõla kohta koostab komisjon aruande, mis esitatakse 2027. aastaks vastavalt direktiivi 1999/62/EÜ artikli 7cb lõikele 4 ja artikli 7ga lõikele 8. Hindamisel käsitletakse ka **energia maksustamise** mõju süsiniku hinnastamisele, mida reguleeritakse **nõukogu direktiiviga 2003/96/EÜ**²⁷.

²⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1242, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO₂-heite normid ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 595/2009 ja (EL) 2018/956 ning nõukogu direktiivi 96/53/EÜ (ELT L 198, 25.7.2019, lk 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

²⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/87/EÜ, millega luuakse liidus kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ (ELT L 275, 25.10.2003, lk 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87>).

²⁷ Nõukogu 27. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/96/EÜ, millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühenduse raamistik (ELT L 283, 31.10.2003, lk 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96>).

Laadimistaristu on heiteta raskeveokite kiirema kasutuselevõtu eeltingimus. Hiljuti läbivaadatud **TEN-T määruses**²⁸ ja **alternatiivkütuste taristu määruses**²⁹ on sätestatud laadimisjaamade ja vesinikutanklate kasutuselevõtu eesmärgid, sealhulgas erieesmärgid raskeveokite jaoks. Lisaks märgiti ELi autotööstuse tegevuskavas, et komisjon töötab **Euroopa keskkonnahoidliku transpordi koridoride** kallal, et kiirendada raskeveokite laadimisparkide kasutuselevõttu. Samuti märgiti tegevuskavas, et tulevases **kestliku transpordi investeerimiskavas** esitatakse täiendavad ettepanekud.

Selleks et vähendada CO₂ heidet, on oluline minna fossiilkütustelt üle taastuvatele energiaallikatele. 2023. aastal sai ELis peamiseks elektritootmise allikaks taastuvenergia³⁰. Elektrivõrgutaristu laiendamine on aga sama oluline, et seda üleminekut toetada. Võrguühendused on üliolulised raskeveokite laadimistaristu kasutuselevõtuks. **ELi võrkude tegevuskava**³¹ raames on juba kavandatud mitut meetet ning seda täiendavad ka **võrgupakett** ja **elektrifitseerimise tegevuskava**. Komisjon annab liikmesriikidele **suuniseid** ja **soovitusi** laadimispunktide võrku ühendamise ooteaja lühendamise ja laadimispunktide eeliskohtlemise kohta ning soovib liikmesriikidel võtta arvesse, et laadimisjaamad ja nende võrku ühendamine on loamenetluste kontekstis ülekaalukas avalik huvi.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

• Õiguslik alus

Direktiivi 1999/62/EÜ õiguslik alus on Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELi toimimise leping) artiklid 91 ja 113. Käesolev ettepanek on seotud sõidukite teemaksudega, mille suhtes kohaldatakse ELi toimimise lepingu artikli 91 lõiget 1. Seega on käesoleva ettepaneku õiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 91 lõige 1.

• Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)

EL ja liikmesriigid jagavad transpordivaldkonna reguleerimisel pädevust vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 4 lõike 2 punktile g, kuid ainult EL saab kehtivaid ELi eeskirju kohandada. Direktiivis 1999/62/EÜ on kindlaks määratud juhud, mil teemaksu ja kasutusmaksu võib vähendada või sellest vabastada. Liikmesriikide ametiasutustel on õigus otsustada, kuidas neid võimalusi kasutada. Heiteta sõidukite taristu- või kasutusmaksude oluliselt vähendatud määrasid või neist maksudest vabastusi saab pikendada alles pärast 2025. aasta lõppu direktiivi muutmise teel. Selle üle, kas seda võimalust kasutada või mitte, otsustavad liikmesriikide ametiasutused.

²⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuni 2024. aasta määrus (EL) 2024/1679, milles käsitletakse liidu suuniseid üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise kohta ning millega muudetakse määrusi (EL) 2021/1153 ja (EL) nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 1315/2013 (ELT L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

²⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. septembri 2023. aasta määrus (EL) 2023/1804, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2014/94/EL (ELT L 234, 22.9.2023, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>).

³⁰ 2023. aastal toodeti 44,7 % elektrist taastuvatest energiaallikatest ja 32,5 % fossiilkütustest (<https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240627-1>).

³¹ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Puuduv lüli, võrgud – ELi võrkude tegevuskava“ (COM(2023) 757 final. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=COM%3A2023%3A757%3AFIN&qid=1701167355682>).

- **Proportsionaalsus**

Kavandatud meetmed ei lähe liidu kasvuhoonegaaside heite vähendamise eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale ning tagavad samal ajal õigluse ja keskkonnaalase terviklikkuse.

- **Vahendi valik**

Muudetav õigusakt on direktiiv, seega peaks ka muutev õigusakt olema sama.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

- **Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll**

Võttes arvesse, et uute eeskirjade rakendamise tähtajast (25. märts 2024) on möödunud vähe aega, siis ei ole direktiivi (EL) 2022/362 täiemahuliseks järelhindamiseks veel piisavalt teavet. Lisaks piirduv käesolev ettepanek juba olemasoleva sätte laiendamisega.

- **Konsulteerimine sidusrühmadega**

Käesoleva ettepaneku koostamisel pidas komisjon sihtkonsultatsioone konkreetsete sidusrühmadega, sealhulgas veoettevõtjate ja sõidukitootjate ühenduste, kodanikuühiskonna ja liikmesriikide ametiasutustega.

- **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Komisjon on tuginenud avalikult kättesaadavale teabele, et hinnata nii heiteta sõidukite kasutuselevõtu praegust taset kui ka taristu- või kasutusmaksudest vabastamise tõhusust. Kõik komisjoni kasutatud allikad on esitatud 1. jao teksti joonealustes märkustes.

- **Mõjuhindang**

Komisjon koostas mõjuhindangu, mis oli lisatud ettepanekule, mille tulemusel võeti vastu direktiiv (EL) 2022/362³². Käesoleva ettepanekuga muudetakse üksnes vabatahtliku sätte lõppkuupäeva. Uut mõjuhindangut ei ole seega vaja koostada.

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Käesoleva ettepanekuga muudetakse üksnes kuupäeva ja seega ei mõjuta see kuidagi ELi õiguse lihtsustamist.

- **Põhiõigused**

Ettepanekus austatakse põhiõigusi ja järgitakse eelkõige Euroopa Liidu põhiõiguste hartas tunnustatud põhimõtteid.

4. MÕJU EELARVELE

Taristu- või kasutusmaksudest vabastamise pikendamine ei mõjuta ELi eelarvet.

³² Mõjuhindang, mis on lisatud ettepanekule võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest, ning ettepanekule võtta vastu nõukogu direktiiv 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest teatavate sõidukite maksustamist käsitlevate sätetega (SWD(2017) 180), kättesaadav aadressil <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=SWD:2017:180:FIN>.

Direktiivi sätetel on liikmesriikide eelarvetele erinev mõju, sõltuvalt liikmesriikide individuaalsetest rakendusstrateegiatest. Keskkonnahoidlikumate sõidukite teemaksude vähendamine või teemaksudest vabastamine võib negatiivselt mõjutada tulusid ja seega ka liikmesriikide eelarveid, välja arvatud juhul, kui muude sõidukite keskmist maksumäära tõstetakse³³. Väliskulumaksud seevastu tekitavad tulu ja avaldavad liikmesriikide eelarvetele positiivset mõju. Direktiiv pakub liikmesriikidele kolme võimalust, mida nad võivad rakendada:

teemaksude vähendamine või teemaksudest vabastamine, et stimuleerida investeerimist keskkonnahoidlikumatesse sõidukitesse;

väliskulumaksud, et võtta neid väliskulusid arvesse erasektori investeerimisotsustes;

mõlemad vahendid samaaegselt, et vähendada maksimaalselt tavasõidukite ja heiteta sõidukite omamise kogukulu vahelist erinevust.

Lühikeses ja keskpikas perspektiivis (st käesoleva ettepaneku ajaline kohaldamisala) võib eeldada, et teemaksude vähendamise võimalik negatiivne mõju liikmesriikide eelarvetele on väiksem kui väliskulumaksude positiivne mõju. Põhjus on selles, et praegu moodustavad heiteta sõidukid endiselt väga väikese osa sõidukipargist³⁴ ja 2030. aastaks moodustavad need eeldatavasti 5–9 % raskeveokipargist³⁵. Seega, kui mõlemat vahendit kohaldatakse samaaegselt, võib eeldada, et väliskulumaksudest saadav tulu on suurem kui teemaksude vähendamise või teemaksudest vabastamise tõttu saamata jäänud tulu. Teemaksudest (taristu- või kasutusmaksud) ja väliskulumaksudest saadava tulu kasutamist reguleeritakse direktiivi 1999/62/EÜ artikli 9 lõikega 2.

5. MUU TEAVE

• Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord

Direktiivi 1999/62/EÜ artiklis 11 on sätestatud kohustus esitada iga viie aasta tagant aruanne. Viimane tähtaeg oli 25. märts 2025 ja järgmine tähtaeg on 25. märts 2030. Artikli 11 lõike 2 punkti c kohaselt tuleb aru anda taristumaksude või kasutusmaksude diferentseerimise kohta vastavalt sõidukite keskkonnatoimele vastavalt artiklile 7g, 7ga või 7gb. Järgmine tähtaeg on enne vabastuse kavandatud lõppkuupäeva ja on seetõttu asjakohane selle rakendamise hindamiseks. Seepärast ei ole ette nähtud täiendavat aruandluskohustust.

• Selgitavad dokumendid (direktiivide puhul)

Käesoleva ettepanekuga pikendatakse olemasolevat vabatahtlikku sätet, seega ei ole vaja selgitavat dokumenti. Liikmesriigid, kes seda võimalust kasutavad, peaksid sellest komisjonile teatama.

• Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus

Artikliga 1 muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ artikli 7ga lõike 1 viiendat lõiku, pikendades selles sättes sätestatud vabastust kuni 30. juunini 2031.

³³ Artikli 7ga lõikes 4 on sätestatud, et kõnealusel artiklil põhineva diferentseerimise eesmärk ei tohi olla täiendava tulu saamine. See tähendab, et liikmesriikidel on võimalus sisse nõuda saamata jäänud tulu, mis tuleneb keskkonnahoidlikumate sõidukite teemaksude vähendamisest või teemaksudest vabastamisest, kohaldades muude sõidukite suhtes suuremaid makse.

³⁴ Vt joonealune märkus 11.

³⁵ COM(2025) 260.

Artiklis 2 nõutakse, et liikmesriigid teataksid komisjonile viivitamata käesoleva direktiivi kohaselt võetud meetmetest.

Artiklis 3 sätestatakse direktiivi jõustumise kuupäev.

Artiklis 4 täpsustatakse, et direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ selle ajavahemiku pikendamise osas, mille jooksul võivad heiteta raskeveokid saada kasu taristu- või kasutusmaksude olulisest vähendamisest või nendest maksudest vabastamisest

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 91 lõiget 1,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust³⁶,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust³⁷,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Uute registreeritud heiteta raskeveokite arv on liidus hiljuti suurenenud, kuid on endiselt liiga väike, et saavutada kestliku ja aruka liikuvuse strateegias³⁸ sätestatud transpordisektori CO₂ heite vähendamise eesmärgid. Üks peamisi heiteta raskeveokite laiemal kasutuselevõtu takistusi on sellise sõiduki soetamise suur algkulu. Heiteta sõidukitesse investeerimise suurema majandusliku tasuvuse tagamiseks tuleb püüda saavutada kulude võrdsus tavasõidukitega. Omamise kogukulu koosneb sõiduki soetamiseks tehtud alginvesteeringust ja sõiduki kasutaja jooksul kantud käitamiskuludest. Tavasõidukite ja heiteta sõidukite omamise kogukulu erinevust saab vähendada heiteta sõidukite käitamiskulude vähendamise abil. Need kulud hõlmavad teemakse.
- (2) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2022/362³⁹ muudeti Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 1999/62/EÜ⁴⁰, andes muude muudatuste hulgas võimaluse kehtestada teemaksud vastavalt sõidukite CO₂ heitele. Sellega kehtestati võimalus muuta taristu- ja kasutusmaksu ja/või võtta arvesse CO₂ heite väliskulusid. Mõlemad meetmed mõjutavad sõidukite käitamiskulusid. Maksude diferentseerimine

³⁶ ELT C , , lk .

³⁷ ELT C , , lk .

³⁸ COM(2020) 789.

³⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. veebruari 2022. aasta direktiiv (EL) 2022/362, millega muudetakse direktiive 1999/62/EÜ, 1999/37/EÜ ja (EL) 2019/520 seoses sõidukite maksustamisega teatavate taristute kasutamise eest (ELT L 69, 4.3.2022, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

⁴⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 1999. aasta direktiiv 1999/62/EÜ sõidukite maksustamise kohta maanteetaristute kasutamise eest (EÜT L 187, 20.7.1999, lk 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

vähendab vähem saastavate sõidukite käitamiskulusid, samas kui väliskulumaksud suurendavad rohkem saastavate sõidukite käitamiskulusid. Mõlemad meetmed vähendavad heiteta sõidukite ja tavasõidukite omamise kogukulu erinevust. Mõlemad meetmed on olulised heiteta sõidukitesse investeerimise majandusliku tasuvuse tugevdamisel.

- (3) Direktiivi 1999/62/EÜ artikli 7ga lõike 1 viies lõik annab liikmesriikidele praegu võimaluse kohaldada vähendatud taristu- või kasutusmaksu, seadmata sellisele vähendamisele ülempiiri, või kohaldada sellistest maksudest täielikku vabastust üksnes kuni 31. detsembrini 2025. Liikmesriigid pidid selle direktiiviga (EL) 2022/362 kehtestatud sätte oma õigusesse üle võtma 25. märtsiks 2024. Ülevõtmise lõpptähtaeg tähendab väga lühikest rakendusperioodi, mis on lühem kui kaks aastat. See ajavahemik on liiga lühike, et piisavalt stimuleerida nõudlust uute heiteta raskeveokite järele. Seepärast tuleks kõnealust lõppkuupäeva edasi lükata, et luua heiteta sõidukite laiemaks kasutuselevõtuks õiged tingimused.
- (4) Teemaksude diferentseerimine mõjutab uut sõidukit soetavate veoettevõtjate investeerimisotsuseid. Seepärast mõjutab see uute raskeveokite turu nõudluse poolt. Raskeveokite tootjad moodustavad sama turu pakkumise poole. Nende eesmärk on vähendada 2030. aastaks CO₂ heidet 43 %, nagu on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2019/1242⁴¹. Kuigi selle eesmärgi saavutamisele aitavad kaasa ka tõhusad tavasõidukid, on eesmärgi saavutamiseks vaja kasutusele võtta rohkem heiteta sõidukeid. Esimene aasta, mil tootjad peavad selle eesmärgi saavutama, on 2030. aasta aruandlusperiood, mille tähtaeg on 30. juuni 2031.
- (5) Selleks et tagada selge ja sidus õigusraamistik ning toetada liidu autoettevõtjaid nende CO₂ heite vähendamise eesmärkide saavutamisel, tuleks ühtlustada raskeveokite turu nõudluse ja pakkumise poole meetmete ajastus. Seepärast tuleks kuupäeva, milleni liikmesriikidel on võimalik kohaldada oluliselt vähendatud taristu- või kasutusmaksu või vabastada heiteta sõidukid sellistest maksudest, edasi lükata 30. juunini 2031.
- (6) Kuna muudetud säte on vabatahtlik, ei ole liikmesriigid kohustatud käesolevat direktiivi üle võtma. Nad peaksid siiski komisjoni viivitamata teavitama, kui nad kasutavad võimalust kehtestada heiteta sõidukitele märkimisväärselt vähendatud taristu- ja kasutusmaksud või vabastada need sellistest maksudest pärast 31. detsembrist 2025.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 1999/62/EÜ artikli 7ga lõike 1 viiendas lõigus asendatakse sõnad „31. detsembrini 2025“ sõnadega „30. juunini 2031“ ja sõnad 1. jaanuarist 2026“ sõnadega „1. juulist 2031“.

Artikkel 2

Liikmesriigid teatavad komisjonile viivitamata käesoleva direktiivi kohaselt vastu võetud normidest.

⁴¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1242, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO₂-heitte normid ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 595/2009 ja (EL) 2018/956 ning nõukogu direktiivi 96/53/EÜ (ELT L 198, 25.7.2019, lk 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

Artikkel 3

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 4

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja