



Brüssel, 5. november 2018
(OR. en)

13535/18

Institutsioonidevaheline
dokument:
2017/0114(COD)

CODEC 1784
TRANS 477
FISC 428
ENV 689
PE 145

KIRJALIK TEAVE

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Alaliste esindajate komitee / nõukogu
Teema:	Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest – Euroopa Parlamendi esimese lugemise tulemus (Strasbourg, 22.–25. oktoober 2018)

I. SISSEJUHATUS

Raportöör Christine REVAULT D'ALLONNES BONNEFOY (S&D, FR) esitas transpordi- ja turismikomisjoni nimel raporti direktiivi ettepaneku kohta. Raport sisaldas 131 muudatusettepanekut (muudatusettepanekud 1–131) ettepaneku muutmiseks.

Fraktsioonid esitasid lisaks järgmised muudatusettepanekud: Verts/ALE esitas üheksa muudatusettepanekut (muudatusettepanekud 133–141), EFDD esitas ühe muudatusettepaneku (muudatusettepanek 132) ja ENF esitas kolmkümmend muudatusettepanekut (muudatusettepanekud 142–171). Üks muudatusettepanek (muudatusettepanek 172) esitati rohkem kui 38 Euroopa Parlamendi liikme poolt.

II. HÄÄLETUS

25. oktoobri 2018. aasta hääletusel võttis täiskogu vastu järgmised muudatusettepanekud: 1–4, 5 (esimene osa), 6–8, 10–18, 20–25, 27–44, 46 (esimene osa), 47–59, 61–70, 72, 75–131 ja 164.

Sellisel muudetud komisjoni ettepanek kujutab endast parlamendi esimese lugemise seisukohta, mis on esitatud käesoleva dokumendi lisas toodud parlamendi seadusandlikus resolutsioonis¹.

¹ Seadusandlikus resolutsioonis esitatud parlamendi seisukoha versioonis on ära märgitud komisjoni ettepanekusse muudatusettepanekutega tehtud muudatused. Komisjoni teksti lisatud tekst on esile tõstetud *paksus kaldkirjas*. Sümbol „■“ tähistab välja jäetud teksti.

Raskete kaubaveokite maksustamine teatavate infrastruktuuride kasutamise eest *I**

Euroopa Parlamendi 25. oktoobri 2018. aasta seadusandlik resolutsioon ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest (COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))

(Seadusandlik tavamenetlus: esimene lugemine)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni ettepanekut Euroopa Parlamendile ja nõukogule (COM(2017)0275),
 - võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõiget 2 ja artikli 91 lõiget 1, mille alusel komisjon esitas ettepaneku Euroopa Parlamendile (C8-0171/2017),
 - võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõiget 3,
 - võttes arvesse Austria Liidunõukogu poolt protokoll nr 2 (subsidiiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtte kohaldamise kohta) alusel esitatud põhjendatud arvamust, mille kohaselt seadusandliku akti eelnõu ei vasta subsidiiaarsuse põhimõttele,
 - võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee 18. oktoobri 2017. aasta arvamust²,
 - võttes arvesse Regioonide Komitee 1. veebruari 2018. aasta arvamust³,
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 59,
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit ning keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjoni arvamust (A8-0202/2018),
1. võtab vastu allpool toodud esimese lugemise seisukoha;
 2. palub komisjonil ettepaneku uuesti Euroopa Parlamendile saata, kui komisjon asendab oma ettepaneku, muudab seda oluliselt või kavatses seda oluliselt muuta;
 3. teeb presidendile ülesandeks edastada Euroopa Parlamendi seisukoht nõukogule ja komisjonile ning liikmesriikide parlamentidele.

² ELT C 81, 2.3.2018, lk 188.

³ ELT C 176, 23.5.2018, lk 66.

Muudatusettepanek 1

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 1 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(1a) Selles valges raamatus määras komisjon tähtaja (2020), mille saabudes tuleb „viia [...] lõpule väliskulude täielik ja kohustuslik arvessevõtmine (muutes lisaks müra, kohaliku saaste ja liiklusummikutega seotud kulude arvessevõtmisele kohustuslikuks ka infrastruktuuri kulumisega seotud kulude arvessevõtmise) maantee- ja raudteetranspordi valdkonnas.“

Muudatusettepanek 2

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 1 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(1b) Kaupa ja reisijaid vedavate sõidukite liikumine on üks saasteainete õhkupaiskamist põhjustavaid tegureid. Sellised saasteained, mis on väga kahjulikud inimeste tervisele ja halvendavad liidu välisõhu kvaliteeti, on näiteks PM_{2,5}, NO₂ ja O₃. Euroopa Keskkonnaameti 2017. aastal avaldatud andmete kohaselt põhjustasid need kolm saasteainet liidus 2014. aastal vastavalt 399 000, 75 000 ja 13 600 inimese enneaegse surma nendega pikaajalise kokkupuutumise tõttu.

Muudatusettepanek 3

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 1 c (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(1c) Maailma Terviseorganisatsiooni andmetel on Euroopas ainuüksi maanteeliikluse müra kõige raskemate keskkonnast lähtuvate stressitegurite hulgas õhusaaste järel teisel kohal. Liiklusmürast tingitud südamehaiguste tõttu sureb igal aastal enneaegselt vähemalt 9000 inimest.

Muudatusettepanek 4

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 1 d (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(1d) Euroopa Keskkonnaameti Euroopa õhu kvaliteeti käsitleva 2017. aasta aruande kohaselt tekitas maanteetransport 2015. aastal kõige rohkem NOx heidet ning oli suuruselt teine tahmasaastet tekitav sektor.

Muudatusettepanek 5

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 3

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(3) Kõik **raskesõidukid** mõjutavad oluliselt maanteetaristut ja tekitavad õhusaastet, **samas kui** kergsõidukid põhjustavad enamiku maanteetranspordi negatiivsest keskkonna- ja sotsiaalmõjust seoses heite ja ummikutega. Võrdse kohtlemise ja ausa konkurentsi huvides tuleks tagada, et sõidukid, mida ei ole seni käsitletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis

(3) Kõik **sõidukid** mõjutavad oluliselt maanteetaristut ja tekitavad õhusaastet **ning** kergsõidukid põhjustavad enamiku maanteetranspordi negatiivsest keskkonna- ja sotsiaalmõjust seoses heite ja ummikutega. Võrdse kohtlemise ja ausa konkurentsi huvides tuleks tagada, et sõidukid, mida ei ole seni käsitletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis

1999/62/EÜ,¹⁵ hõlmataks tee- ja kasutusmaksude osas sellesse raamistikku. Kõnealuse direktiivi kohaldamisala tuleks seetõttu laiendada raskesõidukitele, mis ei ole ette nähtud kaubaveoks, ja **kergsõidukitele, sealhulgas** sõiduautodele.

1999/62/EÜ,¹⁵ hõlmataks tee- ja kasutusmaksude osas sellesse raamistikku. Kõnealuse direktiivi kohaldamisala tuleks seetõttu laiendada raskesõidukitele, mis ei ole ette nähtud kaubaveoks, **väikestele tarbesõidukitele** ja sõiduautodele. **Sõiduautodega seotud makse saaks kohandada, et vältida sagedaste kasutajate liigset karistamist. Võrdse kohtlemise huvides tuleks makse kohaldada mittediskrimineerivalt sõiduki kategooria alusel ning diferentseeritult vastavalt sõiduki mõjule taristule, keskkonnale ja ühiskonnale ning vastavalt selliste kasutajate erilisele sotsiaal-majanduslikule olukorrale, kellel ei ole muud valikut kui kasutada oma töökohta jõudmiseks maanteed.**

Muudatusettepanek 6

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 3 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(3a) Autoveo siseturu väljakujundamisel õiglastel konkurentsitingimustel tuleks nõuda reeglite ühtset kohaldamist. Üks käesoleva direktiivi peamisi eesmärke on kaotada kasutajatevahelised konkurentsimoonutused. Seega tuleks raskesõidukitelt kogutavate maksude kohaldamisalasse lisada maanteel kaubaveoks kasutatavad kaubikud.

Muudatusettepanek 7

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 3 b (uus)**

(3b) Et tagada asjaomase meetme proportsionaalsus, tuleks kohaldamisalasse lisada üksnes maanteel kaubaveoks kasutatavad kaubikud, mis on reguleeritud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrustes (EL) nr 1071/2009^{1 a} ja 1072/2009^{1 b} ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) nr 165/2014^{1 c}.

^{1 a} Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1071/2009, millega kehtestatakse ühiseeskirjad autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemise tingimuste kohta ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/26/EÜ (ELT L 300, 14.11.2009, lk 51).

^{1 b} Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1072/2009 rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 300, 14.11.2009, lk 72).

^{1 c} Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. veebruari 2014. aasta määrus (EL) nr 165/2014 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist (ELT L 60, 28.2.2014, lk 1).

Muudatusettepanek8

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 4

Komisjoni ettepanek

(4) Oma olemuse tõttu ei kajasta ajapõhised kasutusmaksud täpselt tegelikult kaasnevaid taristukulusid ega ole seetõttu tõhusad, et stimuleerida keskkonnasõbralikumat ja efektiivsemat tegevust või vähendada ummikuid. Seetõttu tuleks **need** järk-järgult asendada vahemaapõhiste tasudega, mis on õiglasemad, tõhusamad ja tulemuslikumad.

Muudatusettepanek

(4) Oma olemuse tõttu ei kajasta ajapõhised kasutusmaksud täpselt tegelikult kaasnevaid taristukulusid ega ole seetõttu tõhusad, et stimuleerida keskkonnasõbralikumat ja efektiivsemat tegevust või vähendada ummikuid. Seetõttu tuleks **ajapõhised kasutusmaksud raskesõidukite puhul** järk-järgult asendada vahemaapõhiste tasudega, mis on õiglasemad, tõhusamad ja tulemuslikumad.

Muudatusettepanek 10

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 4 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(4a) Et tagada, et ajapõhiste maksude järkjärguline asendamine vahemaapõhiste maksudega ei takistaks täiendavalt äärepoolsematest riikidest ja piirkondadest pärit transpordi juurdepääsu peamistele Euroopa turgudele, tuleks võimalikult kiiresti kehtestada hüvitamissüsteem lisakulude tasakaalustamiseks ning seeläbi tagada, et see ei too kaasa konkurentsivõime olulist vähenemist.

Muudatusettepanek 11

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 4 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(4b) Et takistada liikluse suundumist maksuvabadele teedele, millel võib olla suur mõju liiklusohutusele ja teedevõrgu optimaalsele kasutamisele, peab liikmesriikidel olema võimalik kehtestada

teemaksud kõigil teedel, mis konkureerivad otseselt üleeuroopaliste võrkudega.

Muudatusettepanek 12

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 4 c (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(4c) Ajapõhised kasutusmaksud motiveerivad sõidukijuhte teemaksukleebise kehtivusaja jooksul rohkem sõitma, mis on vastuolus põhimõtetega „kasutaja maksab“ ja „saastaja maksab“.

Muudatusettepanek 13

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 4 d (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(4d) Et tagada käesoleva direktiivi nõuetekohane rakendamine, peaksid teekasutusmaksude valdkonna kontsessioonilepinguid reguleerivad lepingulised raamistikud kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2014/23/EL lihtsustama nende lepingute kohandamist liidu õigusraamistiku arenguga.

Muudatusettepanek 14

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 4 e (uus)**

(4e) Sellega seoses tuleks kaaluda võimalust tasakaalustada kaugusest tulenevad lisakulud selliste vahendite abil, mis on seotud juurdepääsuga energiatõhusamale autopargile ning eksklusiivse taristu või tehnoloogia (nt e-kiirteed) prioriteetse pakkumisega. Need hüvitamisvahendid võiksid moodustada osa tulevases Euroopa ühendamise rahastust pärast 2020. aastat.

Muudatusettepanek 15

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 5

(5) Selleks et tagada kasutajate heakskiit tulevastele teemaksu kogumise süsteemidele, tuleks liikmesriikidel lubada sisse viia asjakohased maksukogumissüsteemid, mis on osa laiemast liikuvusteenuste paketist. Kõnealused süsteemid peaksid tagama taristukulude õiglase jaotumise ning põhimõtte „saastaja maksab“ järgimise. Kõik liikmesriigid, kes sellise süsteemi kehtestavad, peaksid tagama, et see on kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2004/52/EÜ.

(5) Selleks et tagada kasutajate heakskiit tulevastele teemaksu kogumise süsteemidele, tuleks liikmesriikidel lubada sisse viia asjakohased maksukogumissüsteemid, mis on osa laiemast liikuvusteenuste paketist. Kõnealused süsteemid peaksid tagama taristukulude õiglase jaotumise ning põhimõtte „saastaja maksab“ järgimise **ning hõlmama kasutusmaksudest saadava tulu sihtotstarbelise kasutamise korda. Sellega seoses peaks liikmesriikidel olema õigus kehtestada teemakse ka teedel, mis ei ole peamise transpordivõrgu osa.** Kõik liikmesriigid, kes sellise süsteemi kehtestavad, peaksid tagama, et see on kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2004/52/EÜ.

Muudatusettepanek 16

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 5 a (uus)

(5a) Liikmesriike tuleks ergutada võtma sõiduautode suhtes teede taristumaksusüsteemide kohaldamisel arvesse sotsiaal-majanduslikke tegureid.

Muudatusettepanek 17

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 5 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(5b) Kõikide teekasutajate maksustamine elektroonilisel teel hõlmab massilist isikuandmete kogumist ja säilitamist, mida saab kasutada ka põhjalike liikumisprofiilide koostamiseks. Liikmesriigid ja komisjon peaksid käesoleva direktiivi rakendamisel võtma järjekindlalt arvesse eesmärgi piiritlemise ja minimaalse andmete kogumise põhimõtteid. Seepärast peaksid teekasutusmaksudega seotud andmete kogumise tehnilised lahendused hõlmama anonüümseid, krüpteeritud ja eelmaksevõimalusi.

Muudatusettepanek 18

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 5 c (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(5c) Sõidukimaksud võivad takistada teemaksude kehtestamist. Selleks et teemaksude kehtestamist toetada, peaks liikmesriikidel olema rohkem tegevusruumi sõidukimaksude kiireks langetamiseks, mis tähendab, et esimesel võimalusel tuleb langetada direktiivis 1999/62/EÜ sätestatud miinimummäärasid.

Muudatusettepanek 20

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 5 e (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(5e) Eriti tähtis on, et liikmesriigid kehtestaksid õiglase maksusüsteemi, millega ei karistata neid erasõidukite kasutajaid, kes maakohtades või raskesti ligipääsetavates või eraldatud piirkondades elades on sunnitud tasulisi teid sagedamini kasutama. Liikmesriigid peaksid kehtestama selliste piirkondade kasutajatele territoriaalse arengu poliitika raames madalamad maksumäärad.

Muudatusettepanek 21

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 6

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(6) Nii nagu raskesõidukite puhul, on **ka kergsõidukite puhul** oluline tagada, et **kõik nende** suhtes **kohaldatavad ajapõhised maksud** on proportsionaalsed, sealhulgas juhul, kui kasutamise kestus on lühem kui üks aasta. Sellega seoses tuleb arvesse võtta asjaolu, et väikeste tarbesõidukite kasutamine erineb raskesõidukite kasutusest. Proportsionaalsete ajapõhiste maksude arvutamisel võib aluseks võtte kättesaadavad reisiandmed.

(6) Nii nagu raskesõidukite puhul, on oluline tagada, et **kui liikmesriigid kehtestavad väikeste tarbesõidukite** suhtes **kohaldatavaid ajapõhiseid makse**, on **need** proportsionaalsed, sealhulgas juhul, kui kasutamise kestus on lühem kui üks aasta. Sellega seoses tuleb arvesse võtta asjaolu, et väikeste tarbesõidukite kasutamine erineb raskesõidukite kasutusest. Proportsionaalsete ajapõhiste maksude arvutamisel võib aluseks võtte kättesaadavad reisiandmed, **tingimusel et see tagab mittediskrimineerimise.**

Muudatusettepanek 22

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 7

Komisjoni ettepanek

(7) **Direktiiv** 1999/62/EÜ kohaselt **võib** kehtestada **väliskulumaksu**, mis on lähedasel tasemel sotsiaalse piirkuluga kõnealuse sõiduki kasutamisel. See meetod on osutunud kõige õiglasemaks ja tõhusamaks viisiks, et võtta arvesse raskesõidukite tekitatud õhusaaste ja müra negatiivset mõju keskkonnale ja tervisele, ning sellega tagataks raskesõidukite õiglane panus ELi õhukvaliteedinormide¹⁷ ja kohaldatavate müra piirmäärade või eesmärkide saavutamisse. Selliste maksude kohaldamist tuleks seetõttu lihtsustada.

Muudatusettepanek

(7) **Direktiivi** 1999/62/EÜ kohaselt **tuleks** kehtestada **kooskõlas põhimõttega „saastaja maksab“ väliskulumaks**, mis on lähedasel tasemel sotsiaalse piirkuluga kõnealuse sõiduki kasutamisel. See meetod on osutunud kõige õiglasemaks ja tõhusamaks viisiks, et võtta arvesse raskesõidukite tekitatud õhusaaste ja müra negatiivset mõju keskkonnale ja tervisele, ning sellega tagataks raskesõidukite õiglane panus ELi õhukvaliteedinormide¹⁷ ja kohaldatavate müra piirmäärade või eesmärkide saavutamisse. Selliste maksude kohaldamist tuleks seetõttu lihtsustada.

Muudatusettepanek 23

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 8

Komisjoni ettepanek

(8) Selleks tuleks maksimaalne kaalutud keskmine väliskulumaks asendada lihtsalt kohaldatavate **võrdlusväärtustega**, mida ajakohastatakse, võttes arvesse inflatsiooni, teaduse arengut seoses maanteetranspordi väliskulu hindamisega ning sõidukipargi koosseisu muutumist.

Muudatusettepanek

(8) Selleks tuleks **anda võimalus koguda taristumaksuga hõlmamata teedevõrkudel väliskulumaksu ning** maksimaalne kaalutud keskmine väliskulumaks asendada lihtsalt kohaldatavate **miinimumväärtustega**, mida ajakohastatakse, võttes arvesse inflatsiooni, teaduse arengut seoses maanteetranspordi väliskulu hindamisega ning sõidukipargi koosseisu muutumist.

Muudatusettepanek 24

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 8 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(8a) Selleks et aidata saavutada transpordipoliitika valge raamatu

*eesmärki ja täielikult rakendada
põhimõtet „saastaja maksab“, tuleks
taristumaksuga hõlmatud võrkudes
koguda raskesõidukitelt ja maanteel
kaubaveoks kasutatavatelt kaubikutelt
väliskulumaksu.*

Muudatusettepanek 25

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 8 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

*(8b) Selleks et tagada väliskulumaksust
saadava tulu asjakohane kasutamine,
oleks kohane, kui väliskulumaksust
saadav tulu reinvesteeritakse
transporditaristu sektorisse, et edendada
säästvamaid transpordiliike, millel on
väiksem keskkonnamõju.*

Muudatusettepanek 27

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 9

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(9) Taristumaksu diferentseerimine sõltuvalt EURO heitgaasiklassist on aidanud kaasa keskkonnasõbralikumate sõidukite kasutamisele. Sõidukipargi uuendamise tõttu on **maksude diferentseerimine selle põhjal** linnadevahelises transpordivõrgus **siiski eeldatavasti aegunud** 2020. aasta lõpuks ja tuleks **järk-järgult** selleks ajaks kaotada. Samaks ajahetkeks tuleks väliskulude maksustamist kohaldada süstemaatilisemalt, sest see sihtotstarbeline vahend nõudmaks tagasi väliskulu olukordades, kus see on kõige olulisem.

(9) Taristumaksu diferentseerimine sõltuvalt EURO heitgaasiklassist on aidanud kaasa keskkonnasõbralikumate sõidukite kasutamisele. Sõidukipargi uuendamise tõttu on linnadevahelises transpordivõrgus **sellisel meetodil maksude diferentseerimine tõenäoliselt** 2020. aasta lõpuks **vähem tulemuslik** ja tuleks selleks ajaks **järk-järgult** kaotada. Samaks ajahetkeks tuleks väliskulude maksustamist kohaldada süstemaatilisemalt, sest see sihtotstarbeline vahend nõudmaks tagasi väliskulu olukordades, kus see on kõige olulisem.

Muudatusettepanek 28

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 12

Komisjoni ettepanek

(12) Selleks et edendada **kõige** keskkonnasõbralikumate ja tõhusamate sõidukite kasutamist, peaksid liikmesriigid kõnealuste sõidukite suhtes kohaldama oluliselt vähendatud tee- ja kasutusmakse.

Muudatusettepanek

(12) Selleks et edendada keskkonnasõbralikumate ja tõhusamate sõidukite kasutamist, peaksid liikmesriigid kõnealuste sõidukite suhtes kohaldama oluliselt vähendatud tee- ja kasutusmakse. ***Selleks et lihtsustada ja kiirendada asjaomaste meetmete rakendamist, tuleks neid soodustusi kohaldada sõltumatult komisjoni määruse (EL) .../... (millega rakendatakse määrust (EL) nr 595/2009 seoses CO₂-heite sertifitseerimise ja raskesõidukite kütusekuluga) jõustumisest. Heitevabade sõidukite suhtes ei tohiks kohaldada mingit õhusaastega seotud väliskulumaksu.***

Muudatusettepanek 29

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 12 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(12a) Alpide-ülene transiitliiklus kujutab endast mõjutatud piirkondade jaoks müra- ja õhusaaste ning taristu kulumisega seoses probleemi, mida süvendab kulukonkurents lähedal asuvate transpordikoridoridega. Seetõttu tuleb mõjutatud piirkondadele ja liikmesriikidele võimaldada väliskulude maksustamisel ja liikluskorralduse meetmete rakendamisel suurt paindlikkust, pidades eelkõige silmas ümberpaiknemise soovimatu mõju vältimist ja liikluse ümbersuunamist koridoride vahel.

Muudatusettepanek 30

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 13

Komisjoni ettepanek

(13) Liiklusummikud, milles oma erinev osa on kõikidel mootorsõidukitel, põhjustavad umbes 1% kulu SKPst. Oluline osa nimetatud kulust on seotud linnadevahelise liikluse ummikutega. Seepärast peaks olema lubatud spetsiaalne ummikumaks, tingimusel et seda kohaldatakse kõikide sõidukikategooriate puhul. Olemaks tulemuslik ja **proportsionaalne**, peaks maksu arvutamise aluseks olema väike ummikukulu, mis oleks diferentseeritud koha, aja ja sõiduki kategooria põhjal. Ummikumaksude positiivse mõju maksimeerimiseks tuleks vastav tulu eraldada projektidele, mis käsitlevad probleemi põhjuseid.

Muudatusettepanek

(13) Liiklusummikud, milles oma erinev osa on kõikidel mootorsõidukitel, põhjustavad umbes 1% kulu SKPst. Oluline osa nimetatud kulust on seotud linnadevahelise liikluse ummikutega. Seepärast peaks olema lubatud spetsiaalne ummikumaks, tingimusel et seda kohaldatakse kõikide sõidukikategooriate puhul. Olemaks tulemuslik, **proportsionaalne ja mittediskrimineeriv**, peaks maksu arvutamise aluseks olema väike ummikukulu, mis oleks diferentseeritud koha, aja ja sõiduki kategooria põhjal. **Samuti tuleb leida tasakaalustavad ja kompenseerivad valemid, mis ei ole diskrimineerivad linnade äärealadel elavate töötajate suhtes, kes peavad niigi kandma nii kasutusmaksude kui ka teemaksude kulud.** Ummikumaksude positiivse mõju maksimeerimiseks tuleks vastav tulu eraldada projektidele, mis käsitlevad probleemi põhjuseid.

Muudatusettepanek 31

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 13 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(13a) Liidu autopärandi kaitsmiseks peaksid liikmesriigid käesoleva direktiivi alusel makstavate erinevate tasude kohandamisel paigutama ajaloolise väärtusega sõidukid erikategooriasse.

Muudatusettepanek 32

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 15 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(15a) Võttes arvesse õnnetusjuhtumite suuri väliskulusid, mis ulatuvad igal aastal kümnete miljardite eurodeni, tuleks anda liikmesriikidele seoses Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/96/EÜ^{1 a} sätetega, mis käsitlevad surmaga lõppenud õnnetuse ja raske õnnetuse keskmist keskkonnakulu, võimalus paremini arvesse võtta kindlustuse poolt mittekorvatavaid kulusid. Ühe osa nendest kuludest kannaks asjaomane sotsiaalkindlustusskeem või kogu ühiskond, näiteks kasutatavate avalike teenuste halduskulud, teatavate kasutatavate meditsiiniteenuste teatavad kulud, inimkapitali kaotamise kulud ning füüsilise ja psühholoogilise kahjuga seotud kulud.

^{1 a} Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiiv 2008/96/EÜ maanteeinfrastruktuuri ohutuse korraldamise kohta (ELT L 319, 29.11.2008, lk 59).

Muudatusettepanek 33

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 16

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(16) Taristumaksule lisanduvad hinnalisandid võiksid olla ka mujal kui üksnes mägistes piirkondades abiks selliste probleemide lahendamisel, mis on seotud olulise keskkonnakahjuga või ummikutega,

(16) Taristumaksule lisanduvad hinnalisandid võiksid olla ka mujal kui üksnes mägistes piirkondades abiks selliste probleemide lahendamisel, mis on seotud olulise keskkonnakahjuga või ummikutega,

mis tulenevad teatavate teede kasutamisest
***Praegune hinnalisandite kehtestamise
piirang tuleks seetõttu välja jätta.***
Topeltmaksustamise vältimiseks ***ei tohiks
hinnalisandeid kohaldada*** teelõikudel, kus
juba võetakse ummikumaksu.

mis tulenevad teatavate teede kasutamisest
***Seetõttu tuleks lihtsustada hinnalisandite
rakendamist, jättes välja praegused
piirangud, mis piiravad hinnalisandite
kehtestamist ja nende tulude eraldamist
üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrgu
projektidele.*** Topeltmaksustamise
vältimiseks ***peaks hinnalisandite
kohaldamine*** teelõikudel, kus juba
võetakse ummikumaksu, ***olema rangemalt
piiratud. Samuti tuleb kohandada
erinevatele olukordadele
maksimummäära.***

Muudatusettepanek34

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 17 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

***(17a) Väikeste tarbesõidukite puhul on
oluline tagada, et käesolev direktiiv ei
takistaks kodanike vaba liikumist.
Liikmesriikidel peaks olema lubatud
kehtestada hinnaalandusi, kui maksud
mõjutavad teekasutajaid geograafilistel
või sotsiaalsetel põhjustel
ebaproportsionaalselt.***

Muudatusettepanek 35

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 18

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(18) Selleks et kasutada ära võimalikku
sünergia teede maksustamise
olemasolevate süsteemide vahel ja
vähendada tegevuskulusid, peaks komisjon
olema täielikult kaasatud
liikmesriikidevahelisse koostöösse, mille
eesmärk on võtta kasutusele ühised
teemaksu kogumise süsteemid.

(18) Selleks et kasutada ära võimalikku
sünergia teede maksustamise
olemasolevate süsteemide vahel ja
vähendada tegevuskulusid, peaks komisjon
olema täielikult kaasatud
liikmesriikidevahelisse koostöösse, mille
eesmärk on võtta kasutusele ühised ***ja
koostalitlusvõimelised*** teemaksu kogumise

süsteemid.

Muudatusettepanek 36

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 19

Komisjoni ettepanek

(19) Teemaksud **võivad mobiliseerida** vahendeid, mis aitavad rahastada kvaliteetse transporditaristu **hooldamist** ja arendamist. Seepärast on **asjakohane motiveerida liikmesriike kasutama** teemaksude tulu eesmärgipäraselt ning nõuda, et nad annaksid asjakohaselt aru selliste tulude kasutamise kohta. See peaks eelkõige aitama välja selgitada võimalikke rahastamispuudujääke ning suurendama avalikkuse poolehoidu teemaksudele.

Muudatusettepanek

(19) Teemaksud **mobiliseerivad** vahendeid, mis aitavad rahastada **ja ristfinantseerida alternatiivseid transporditaristu projekte ning** kvaliteetse transporditaristu **ja kvaliteetsete transporditeenuste ülalpidamist** ja arendamist. Seepärast on **liikmesriikide puhul asjakohane kasutada** teemaksude tulu eesmärgipäraselt ning nõuda, et nad annaksid asjakohaselt aru selliste tulude kasutamise kohta. **Taristumaksudest ja väliskulumaksust saadavad tulud tuleks seetõttu reinvesteerida transpordisektorisse.** See peaks eelkõige aitama välja selgitada võimalikke rahastamispuudujääke ning suurendama avalikkuse poolehoidu teemaksudele.

Muudatusettepanek 37

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 21

Komisjoni ettepanek

(21) On vaja tagada, et väliskulumaksud peegeldaksid raskesõidukite tekitatud õhusaaste ja müra kulu jätkuvalt võimalikult täpselt, ilma et see muudaks süsteemi ülemäära keeruliseks, et stimuleerida kõige kütusesäästlikumate sõidukite kasutamist ning säilitada stiimulid tõhusana ning teemaksude diferentseerimine ajakohasena. Seepärast tuleks komisjonile anda volitused võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud

Muudatusettepanek

(21) On vaja tagada, et väliskulumaksud peegeldaksid raskesõidukite tekitatud õhusaaste ja müra kulu jätkuvalt võimalikult täpselt, ilma et see muudaks süsteemi ülemäära keeruliseks, et stimuleerida kõige kütusesäästlikumate sõidukite kasutamist ning säilitada stiimulid tõhusana ning teemaksude diferentseerimine ajakohasena. Seepärast tuleks komisjonile anda volitused võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud

õigusakte, et kohandada väliskulumaksude **võrdlusväärtusi** teaduse arenguga, määrata kindlaks tulusid mittemõjutava taristumaksu diferentseerimise meetodid sõltuvalt raskesõidukite CO₂-heitest ja kohandada kergsõidukite taristumaksude diferentseerimist tehnika arenguga. On eriti oluline, et komisjon korraldaks oma ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et seda tehtaks kooskõlas 13. aprilli 2016 institutsioonidevahelise parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, kus arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.

õigusakte, et kohandada väliskulumaksude **miinimumväärtusi** teaduse arenguga, määrata kindlaks tulusid mittemõjutava taristumaksu diferentseerimise meetodid sõltuvalt raskesõidukite CO₂-heitest ja kohandada kergsõidukite taristumaksude diferentseerimist tehnika arenguga. On eriti oluline, et komisjon korraldaks oma ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et seda tehtaks kooskõlas 13. aprilli 2016 institutsioonidevahelise parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, kus arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.

Muudatusettepanek 38

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 21 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(21a) Hiljemalt kaks aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist esitab komisjon üldkohaldatava, läbipaistva ja selge raamistiku keskkonnavalaste, ummikutega seotud ja tervishoiukulude arvesse võtmiseks, mis on taristumaksude tulevaste arvutuste aluseks. Sellega seoses peaks komisjon välja pakkuma mudeli, millele oleks lisatud analüüs, mis käsitleb mõju väliskulude arvesse võtmisele kõigi transpordiliikide puhul. Proportsionaalsuse puhul tuleb väliskulude maksustamise puhul arvesse võtta kõiki transpordiliike.

Muudatusettepanek 39

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 21 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(21b) Läbipaistvuse huvides oleks liikmesriikidel asjakohane avalikustada teekasutajatele taristumaksude, väliskulumaksude ja ummikumaksude reinvesteeringisega saavutatud tulemused. Seepärast peaksid nad teatama kasust, mida on saadud paranenud liiklusohutuse, vähenenud keskkonnamõju ja vähenenud liiklusummikute näol.

Muudatusettepanek 40

Ettepanek võtta vastu direktiiv Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 1

Direktiiv 1999/62/EÜ

Pealkiri

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 1999/62/EÜ, 17. juuni 1999, sõidukite maksustamise kohta maanteetaristute kasutamise eest.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 1999/62/EÜ, 17. juuni 1999, sõidukite **vahemaapõhise** maksustamise kohta maanteetaristute kasutamise eest.

Muudatusettepanek 41

Ettepanek võtta vastu direktiiv Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 2

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 2 – alapunkt a

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

a) uus taristu või taristu arendamine, sealhulgas oluline teekonstruktsiooni remont;

a) uus taristu või taristu arendamine, sealhulgas oluline teekonstruktsiooni remont ***või alternatiivne transporditaristu teistele transpordiliikidele ülemineku jaoks***;

Muudatusettepanek 42

Ettepanek võtta vastu direktiiv Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 2

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 6

Komisjoni ettepanek

6) „teemaks“ – kindlaksmääratud summa, mis on tasu teatavas taristus läbitud vahemaa eest vastavalt sõiduki tüübile ning mille tasumisel antakse sõidukile õigus taristut kasutada; maks koosneb ***taristumaksust ning mõnel juhul ummikumaksust või väliskulumaksust või mõlemast***;

Muudatusettepanek

6) „teemaks“ – kindlaksmääratud summa, mis on tasu teatavas taristus läbitud vahemaa eest vastavalt sõiduki tüübile ning mille tasumisel antakse sõidukile õigus taristut kasutada; maks koosneb ***ühest või mitmest järgmisest maksust: taristumaks või väliskulumaks***;

Muudatusettepanek 43

Ettepanek võtta vastu direktiiv Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 2

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 11

Komisjoni ettepanek

11) „liiklusest tulenevad õhusaastekulud“ – sõiduki kasutamise ajal õhku paisatavate tahkete osakeste ja osooni eellaste, näiteks lämmastikoksiidi ja lenduvate orgaaniliste ***ühendite*** tekitatud kahjuga seotud kulud;

Muudatusettepanek

11) „liiklusest tulenevad õhusaastekulud“ – sõiduki kasutamise ajal õhku paisatavate tahkete osakeste ja osooni eellaste, näiteks lämmastikoksiidi ja lenduvate orgaaniliste ***ühendite poolt inimtervisele ja keskkonnale*** tekitatud kahjuga seotud kulud;

Muudatusettepanek 44

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 2

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 12

Komisjoni ettepanek

12) „liiklusest tulenevad mürakulud“ – sõidukite tekitatud või sõidukite ja teekatte koostoimel tekkivast müra põhjustatud kahjuga seotud kulud;

Muudatusettepanek

12) „liiklusest tulenevad mürakulud“ – sõidukite tekitatud või sõidukite ja teekatte koostoimel tekkivast müra põhjustatud ***inimtervisele ja keskkonnale tekitatud*** kahjuga seotud kulud;

Muudatusettepanek 46

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 2

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 18 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

18a) „kergsõiduk“ – väike tarbesõiduk või sõiduauto;

Muudatusettepanek 47

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 2

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 19

Komisjoni ettepanek

19) „*kergsõiduk*“ – *sõiduauto, minibuss* või kaubik;

Muudatusettepanek

19) „*väike tarbesõiduk*“ – *minibuss, kaubik* või *kaubaveoks ette nähtud* kaubik;

Muudatusettepanek 48

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 2

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 20 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

20a) „*ajaloolise väärtusega sõiduk*“ – *ajaloolise väärtusega sõiduk Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/45/EL* artikli 3 lõike 7 tähenduses;*

* *Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta direktiiv 2014/45/EL, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnoõlevaatust ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/40/EÜ (ELT L 127, 29.4.2014, lk 51).*

Muudatusettepanek 49

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 2

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 22

Komisjoni ettepanek

22) „kaubik“ – sõiduk, **mis on ette nähtud kaubaveoks ja** mille lubatud täismass on alla 3,5 tonni;

Muudatusettepanek

22) „kaubik“ – sõiduk (**v.a sõiduauto**), mille lubatud täismass on alla 3,5 tonni;

Muudatusettepanek 50

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 2

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 22 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

22a) „kaubaveoks ette nähtud kaubik“ – sõiduk, mida kasutatakse autoveo-ettevõtja tegevusalal, nagu on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 1071/2009* ning mille suurim lubatud täismass on 2,4–3,5 tonni ja mis on kõrgem kui 2 meetrit.

*** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1071/2009, millega kehtestatakse ühiseeskirjad autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemise tingimuste kohta ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/26/EÜ (ELT L 300, 14.11.2009, lk 51).**

Muudatusettepanek 51

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 2

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 22 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

**22b) „heitevaba käitamine“ – sõiduki
kontrollitaval viisil käitamine kaetud
teedevõrgus ilma heitkoguseid tekitamata;**

Muudatusettepanek 52

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 2

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 23 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

**23a) „mootorratas“ – sõiduk
(külghaagisega või ilma), millel on kaks
ratast, samuti kõik määruses (EL) nr
168/2013 sätestatud L3e, L4e, L5e, L6e ja
L7e kategooriasse kuuluvad kolme- ja
neljarattalised sõidukid;**

Muudatusettepanek 53

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 2

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 27

Komisjoni ettepanek

27) „kontsessioonileping“ –
**riigihankeleping, nagu see on
määratletud** Euroopa Parlamendi ja
nõukogu direktiivi 2014/24/EL ** **artiklis**
1;

**** Euroopa Parlamendi ja nõukogu
26. veebruari 2014. aasta direktiiv
2014/24/EL riigihangete kohta ja
direktiivi 2004/18/EÜ kehtetuks
tunnistamise kohta (ELT L 94, 28.3.2014,
lk 65).**

Muudatusettepanek

27) „kontsessioonileping“ – Euroopa
Parlamendi ja nõukogu direktiivi
2014/23/EL ** **artikli 5 punktis 1**
määratletud kontsessioon;

**** Euroopa Parlamendi ja nõukogu
26. veebruari 2014. aasta direktiiv
2014/23/EL kontsessioonilepingute
sõlmimise kohta (ELT L 94, 28.3.2014,
lk 1).**

Muudatusettepanek 54

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 2**

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 29

Komisjoni ettepanek

29) „oluliselt muudetud tee- või
kasutusmaksukord“ – tee- või
kasutusmaksude määramise kord, mida on
muudetud nii, et kulud või tulud on
vähemalt **5 %** erinevad võrreldes eelneva
aastaga, pärast nende korrigeerimist
inflatsiooniga, mida mõõdetakse
muutusena kogu ELi hõlmavas
tarbijahindade harmoneeritud indeksis (v.a
energia ja töötlemata toiduained), mille
avaldab komisjon (Eurostat).

Muudatusettepanek

29) „oluliselt muudetud tee- või
kasutusmaksukord“ – tee- või
kasutusmaksude määramise kord, mida on
muudetud nii, et kulud või tulud on
vähemalt **15 %** erinevad võrreldes eelneva
aastaga, pärast nende korrigeerimist
inflatsiooniga, mida mõõdetakse
muutusena kogu ELi hõlmavas
tarbijahindade harmoneeritud indeksis (v.a
energia ja töötlemata toiduained), mille
avaldab komisjon (Eurostat).

**Kontsessioonilepingute puhul ei loeta
oluliseks muudatusi, mis vastavad
direktiivi 2014/23/EL artikli 43 lõigetes 1
ja 2 esitatud kriteeriumidele.**

Muudatusettepanek 55

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 2**

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 29 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

**29a) „ristfinantseerimine“ – tõhusa
alternatiivse transporditaristu projektide
rahastamine olemasoleva
transporditaristu tee- ja taristumaksudest
saadavast tulust;**

Muudatusettepanek 56

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 2**

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 29 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

**29b) „liikmesriigid“ – kõik liikmesriikide
asutused, nii riigi keskvaldumise asutused kui
ka osariigi/liidumaa või muude kohalike
omavalitsuste asutused, kelle ülesanne on
tagada liidu õiguse järgimine.**

Muudatusettepanek 57

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 2**

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 2 – lõik 2 – punkt b

Komisjoni ettepanek

b) taristu või selle arendamise kulud võivad hõlmata mis tahes spetsiifilisi **taristukulusid**, mis on kavandatud vähendama **müraga seotud saastet** või parandama **teeohutust**, ning taristu haldaja tegelikke makseid, mis ta on teinud, lähtudes sellistest objektiivsetest keskkonnakaalutlustest nagu **kaitse** pinnase saastumise eest.

Muudatusettepanek

b) taristu või selle arendamise kulud võivad hõlmata mis tahes spetsiifilisi **kulusid, muu hulgas neid, mis on tekkinud uute regulatiivsete nõuete tõttu**, mis on kavandatud vähendama **müra- või õhusaastet, võtma kasutusele uuenduslikke tehnoloogiaid** või parandama **liiklusohutust**, ning taristu haldaja tegelikke makseid, mis ta on teinud, lähtudes sellistest objektiivsetest keskkonnakaalutlustest nagu pinnase **kaitse** saastumise eest.

Muudatusettepanek 58

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 2 a (uus)

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 6 – lõige 2 – punkt b a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2a) Artikli 6 lõikesse 2 lisatakse järgmine punkt:

„ba) ajaloolise väärtusega sõidukid;“

Muudatusettepanek 59

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 3

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7 – lõige 6

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

6. Ilma et see piiraks lõike 9

6. Ilma et see piiraks lõike 9

kohaldamist, ei kehtesta liikmesriigid alates **1. jaanuarist 2018** kasutusmakse raskesõidukitele. Enne kõnealust kuupäeva kehtestatud kasutusmaksud võivad jääda kehtima kuni 31. detsembrini 2023.

kohaldamist, ei kehtesta liikmesriigid alates **[käesoleva direktiivi jõustumise kuupäev]** kasutusmakse raskesõidukitele **ja kaubaveoks ette nähtud kaubikutele**. Enne kõnealust kuupäeva kehtestatud kasutusmaksud võivad jääda kehtima kuni 31. detsembrini **2022 ning need asendatakse alates 1. jaanuarist 2023 käesoleva direktiiviga hõlmatud teedevõrgus taristumaksudega**.

Muudatusettepanek 61

Ettepanek võtta vastu direktiiv Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 3

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7 – lõige 9

Komisjoni ettepanek

9. Alates 1. jaanuarist 2020 kohaldatakse raskesõidukitele kohaldatavaid tee- ja kasutusmakse kõikide raskesõidukite suhtes.

Muudatusettepanek

9. Alates 1. jaanuarist 2020 kohaldatakse raskesõidukitele kohaldatavaid tee- ja kasutusmakse kõikide raskesõidukite **ja kaubaveoks ette nähtud kaubikute** suhtes.

Muudatusettepanek 62

Ettepanek võtta vastu direktiiv Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 3

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7 – lõige 10

Komisjoni ettepanek

10. **Raske- ja kergsõidukite** tee- ja kasutusmaksud **e võib** kasutusele võtta või neid edasi kasutada teineteisest sõltumatult.

Muudatusettepanek

10. **Kuni 31. detsembrini 2022 võib ühelt poolt raskesõidukite ning kaubaveoks ette nähtud kaubikute ning teiselt poolt väikeste tarbesõidukite (v.a kaubaveoks ette nähtud kaubikud) suhtes**

tee- ja kasutusmaksud kasutusele võtta või neid edasi kasutada teineteisest sõltumatult.

Muudatusettepanek 63

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 4

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7a – lõige 3 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

Kui kasutusmaks kohaldatakse sõiduautode suhtes, peab taristu olema kättesaadav vähemalt järgmisteks ajavahemikeks: kümme päeva, kuu või kaks kuud või mõlemad ja aasta. Kahekuine maksumäär on kuni 30 % aastasest maksumäärast, igakuine maksumäär on kuni 18 % aastasest maksumäärast ja 10-päevane maksumäär on kuni 8 % aastasest maksumäärast.

Muudatusettepanek

Kui kasutusmaks kohaldatakse sõiduautode suhtes, peab taristu olema kättesaadav vähemalt järgmisteks ajavahemikeks: **päev, nädal**, kümme päeva, kuu või kaks kuud või mõlemad, ja aasta. Kahekuine maksumäär on kuni 30 % aastasest maksumäärast, igakuine maksumäär on kuni 18 % aastasest maksumäärast **ning päevane, nädalane** ja 10-päevane maksumäär on kuni 8 % aastasest maksumäärast.

Muudatusettepanek 64

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 4

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7a – lõige 4

Komisjoni ettepanek

4. Väikebusside ja kaubikute puhul järgivad liikmesriigid kas lõiget 2 või lõiget 3. Liikmesriigid kehtestavad väikebussidele ja kaubikutele kõrgemad kasutusmaksud kui sõiduautodele hiljemalt 1. jaanuarist 2024.“

Muudatusettepanek

4. Väikebusside, **kaubikute** ja **kaubaveoks ette nähtud** kaubikute puhul järgivad liikmesriigid kas lõiget 2 või lõiget 3. Liikmesriigid kehtestavad väikebussidele, **kaubikutele** ja **kaubaveoks ette nähtud** kaubikutele kõrgemad kasutusmaksud kui sõiduautodele hiljemalt

1. jaanuarist 2024.

Muudatusettepanek 65

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 4

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7a – lõige 4 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

4a. Kasutusmaksude proportsionaalsuse puhul võib arvesse võtta liidu äärealal asuvast liikmesriigist algavate vedude eripära.

Muudatusettepanek 66

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 4 a (uus)

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7b – lõige 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

4a) Artiklisse 7b lisatakse järgmine lõige:

„2a. Käärteelõikudel, mille suhtes kohaldatakse taristumaksu, on vajalik taristu, et tagada kõigi kasutajate ohutu liiklemine, ning seal võib olla kõigis ilmastikutingimustes turvaline parkimisala vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL).../..., millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 maksimaalse ööpäevase ja igapäevase sõiduaja, minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja

Muudatusettepanek 67

Ettepanek võtta vastu direktiiv Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 5

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7c – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Liikmesriigid võivad säilitada või kehtestada väliskulumaksu, mis on seotud liiklusest tuleneva õhu- ja/või mürasaaste kuluga.

Raskesõidukite puhul väliskulumaks varieerub ja see kehtestatakse kooskõlas miinimumnõuetega ja meetoditega, mis on määratletud IIIa lisas, ning selle puhul järgitakse IIb lisas sätestatud võrdlusväärtusi.

Muudatusettepanek

1. Liikmesriigid võivad säilitada või kehtestada väliskulumaksu, mis on seotud liiklusest tuleneva õhu- ja/või mürasaaste kuluga.

Väliskulumaksu võib säilitada või kehtestada teevõrgu osadel, mille suhtes ei kohaldata taristumaksu.

Väliskulumaks, mis on seotud liiklusest tuleneva õhusaaste või müraga, varieerub ja see kehtestatakse kooskõlas miinimumnõuetega ja meetoditega, mis on määratletud IIIa lisas, ning selle puhul järgitakse vähemalt IIb lisas sätestatud miinimumväärtusi.

Muudatusettepanek 68

Ettepanek võtta vastu direktiiv Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 5

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7c – lõige 5

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

5. Alates 1. jaanuarist 2021 kohaldavad maksu koguvad liikmesriigid *raskesõidukite väliskulumaksu vähemalt selles võrgu osas, millele on osutatud artikli 7 lõikes 1, kus raskesõidukite tekitatud keskkonnakahju on suurem kui keskmine raskeveokite tekitatud keskkonnakahju, mis on määratletud vastavalt IIIa lisas osutatud aruandlusnõuetele.*“

5. Alates 1. jaanuarist 2021 kohaldavad maksu koguvad liikmesriigid *raskesõidukitele ja kaubaveoks ette nähtud kaubikutele liiklusest tuleneva õhusaaste ja müraga seotud väliskulumaksu kõikides artikli 7 lõikes 1 osutatud võrgu osades, kus kohaldatakse taristumaksu.*“

Muudatusettepanek 69

Ettepanek võtta vastu direktiiv Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 5

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7c – lõige 5a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

5a. Alates 1. jaanuarist 2026 kohaldatakse artikli 7 lõikes 1 osutatud mis tahes teedevõrgu osas kehtestatud väliskulumaksu mittediskrimineerivalt kõigi sõidukikategooriate suhtes.

Muudatusettepanek 70

Ettepanek võtta vastu direktiiv Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 5

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7c – lõige 5b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

5b. Liikmesriigid võivad kohaldada erandeid, millega on lubatud väliskulumaksu ajaloolise väärtusega sõidukite jaoks kohandada.

Muudatusettepanek 72

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 6

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7da – lõige 3

Komisjoni ettepanek

3. Mis tahes teedevõrguosas kehtestatud ummikumaksu kohaldatakse mittediskrimineerivalt kõigi sõidukikategooriate suhtes kooskõlas standardsete samaväärsuskordajatega, mis on esitatud V lisas.

Muudatusettepanek

3. Mis tahes teedevõrguosas kehtestatud ummikumaksu kohaldatakse mittediskrimineerivalt kõigi sõidukikategooriate suhtes kooskõlas standardsete samaväärsuskordajatega, mis on esitatud V lisas. ***Liikmesriigid võivad otsustada ühistranspordi kasutamise soodustamiseks ning sotsiaal-majandusliku arengu ja territoriaalse ühtekuuluvuse edendamiseks kehtestada linnaliini- ja kaugsõidubussidele erandi.***

Muudatusettepanek 75

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 7

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7f – lõige 1 – punkt a

Komisjoni ettepanek

a) hinnalisandist tekkinud lisatulu investeeritakse ***määruse (EL) nr 1315/2013 III peatükis määratletud põhivõrgu*** transporditaristu ehitamisse, ***mis aitab otseselt kaasa ummikute või keskkonnakahju vähendamisele ning*** mis asuvad samas transpordikoridoris teelõiguga, mille suhtes hinnalisand

Muudatusettepanek

a) hinnalisandist tekkinud lisatulu investeeritakse transporditaristu ehitamisse või ***transporditeenustesse***, mis asuvad samas transpordikoridoris teelõiguga, mille suhtes hinnalisand kehtestatakse,

kehtestatakse,

Muudatusettepanek 76

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 7

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7f – lõige 1 – punkt b

Komisjoni ettepanek

b) hinnalisand ei ületa 15 % kaalutud keskmisest taristumaksust, mis arvutatakse vastavalt artikli 7b lõikele 1 ja artiklile 7e, välja arvatud **juhul, kui saadud tulu investeeritakse põhivõrgukoridoride piiriülestesse lõikudesse; sel juhul ei tohi hinnalisand olla suurem kui 25 %;**

Muudatusettepanek

b) hinnalisand ei ületa 15 % kaalutud keskmisest taristumaksust, mis arvutatakse vastavalt artikli 7b lõikele 1 ja artiklile 7e, välja arvatud **mägipiirkondades, kus taristukulud ning kliima- ja keskkonnakahju on suuremad ja kus hinnalisand ei ületa 50 %;**

Muudatusettepanek 77

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 7

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7f – lõige 1 – punkt d

Komisjoni ettepanek

d) andmed hinnalisandi täpse kohaldamiskoha kohta ja tõendid punktis a osutatud **põhivõrgukoridoride ehitamise** rahastamise otsuse kohta esitatakse komisjonile enne hinnalisandi kohaldamist;

Muudatusettepanek

d) andmed hinnalisandi täpse kohaldamiskoha kohta ja tõendid punktis a osutatud **transporditaristu või transporditeenuste** rahastamise otsuse kohta esitatakse komisjonile enne hinnalisandi kohaldamist;

Muudatusettepanekud 78 ja 164

Ettepanek võtta vastu direktiiv Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 7

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7f – lõige 1a

Komisjoni ettepanek

1a. Piiriüleste projektide puhul võib hinnalisandit kohaldada vaid juhul, kui kõik projektiga seotud liikmesriigid on sellega nõus.

Muudatusettepanek

välja jäetud

Muudatusettepanek 79

Ettepanek võtta vastu direktiiv Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 7

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7f – lõige 3

Komisjoni ettepanek

3. Pärast nõutava teabe saamist liikmesriigilt, kes kavatseb kohaldada hinnalisandit, teeb komisjon selle teabe kättesaadavaks artiklis 9c osutatud komitee liikmetele. Kui komisjon leiab, et kavandatav hinnalisand ei vasta lõikes 1 sätestatud tingimustele või et sellel on märkimisväärne negatiivne mõju äärepoolsete piirkondade majanduse arengule, võib komisjon taotluse rakendusaktidega tagasi lükata või nõuda asjaomase liikmesriigi esitatud maksustamiskava muutmist. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 9c lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusega.

Muudatusettepanek

3. Pärast nõutava teabe saamist liikmesriigilt, kes kavatseb kohaldada hinnalisandit, teeb komisjon selle teabe kättesaadavaks artiklis 9c osutatud komitee liikmetele. Kui komisjon leiab, et kavandatav hinnalisand ei vasta lõikes 1 sätestatud tingimustele või et sellel on märkimisväärne negatiivne mõju äärepoolsete piirkondade majanduse arengule, võib komisjon taotluse rakendusaktidega tagasi lükata või nõuda asjaomase liikmesriigi esitatud maksustamiskava muutmist. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 9c lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusega. ***Kui hinnalisandit kohaldatakse artikli 7e lõikes 3 sätestatud teemaksusüsteemide suhtes, ei ole***

*hinnalisandi puhul tegemist käesoleva
direktiivi kohaldamisel tehtud olulise
muudatusega.*

Muudatusettepanek 80

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 7

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7f – lõige 4

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

4. Hinnalisandi summa arvatakse maha artikli 7c kohaselt arvatud väliskulumaksu summast, välja arvatud EURO heitgaasiklassidesse 0, I ja II kuuluvate sõidukite puhul alates 15. oktoobrist 2011, III ja IV klassi puhul alates 1. jaanuarist 2015, V klassi puhul alates 1. jaanuarist 2019 ning VI klassi puhul alates 2023. aasta jaanuarist. Kogu kõnealune hinnalisandi ja väliskulumaksude üheaegsest kohaldamisest tekkinud tulu investeeritakse selliste põhivõrgukoridoride ehitamisse, mis on loetletud määruse (EL) nr 1316/2013 I lisa I osas.

välja jäetud

Muudatusettepanek 81

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 7

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7g – lõige 1 – punkt d

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

d) tippkoormuse aeg, mille jooksul

d) tippkoormuse aeg, mille jooksul

nõutakse ummikute vähendamise eesmärgil kõrgemaid taristumakse, ei ületa viit tundi päevas,

nõutakse ummikute vähendamise eesmärgil kõrgemaid taristumakse, ei ületa viit tundi päevas ***ega sellist arvu tunde, mille jooksul ületab ummistusmäär läbilaskevõimet 100 %***,

Muudatusettepanek 82

Ettepanek võtta vastu direktiiv Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 7

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7g – lõige 3

Komisjoni ettepanek

3. Kui sõidukijuht või, kui see on asjakohane, veoettevõtja ei ole ***kontrollimisel võimeline esitama*** lõike 2 eesmärgil sõiduki heitgaasiklassi ***tõendamiseks vajalikke dokumente***, võivad liikmesriigid kohaldada kõrgeimat maksumäära.

Muudatusettepanek

3. Kui sõidukijuht või, kui see on asjakohane, veoettevõtja ei ***kasuta maksete tegemiseks elektroonilist teemaksusüsteemi või tal puudub kehtiv ettemaksekorraldus või tema sõidukis ei ole teemaksuettevõtja poolt heakskiidetud seadmestikku, millega tõendada*** lõike 2 eesmärgil sõiduki heitgaasiklassi, võivad liikmesriigid kohaldada kõrgeimat maksumäära.

Muudatusettepanek 83

Ettepanek võtta vastu direktiiv Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 7

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7g – lõige 4 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

4. Ühe aasta jooksul pärast seda, kui komisjon on avaldanud ametlikud CO₂ - heite andmed vastavalt määrusele (EL).../..., ***** võtab komisjon vastu delegeeritud õigusakti kooskõlas

Muudatusettepanek

4. Ühe aasta jooksul pärast seda, kui komisjon on avaldanud ametlikud CO₂ - heite andmed vastavalt määrusele (EL).../..., ***** võtab komisjon vastu delegeeritud õigusakti kooskõlas

artikliga 9e, et määrata kindlaks CO₂-heite võrdlusväärtused ning asjaomaste raskesõidukite sobivad kategooriad.

artikliga 9e, et määrata kindlaks CO₂-heite võrdlusväärtused ning asjaomaste raskesõidukite sobivad kategooriad, **võttes arvesse heitkoguste vähendamise tehnoloogiaid.**

Muudatusettepanek 84

Ettepanek võtta vastu direktiiv Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 7

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7g – lõige 4 – lõik 2

Komisjoni ettepanek

Ühe aasta jooksul alates delegeeritud õigusakti jõustumisest peavad liikmesriigid taristumaksusid diferentseerima, võttes arvesse CO₂-heidet ja asjaomaseid sõidukikategooriaid. **Maksud diferentseeritakse nii, et ükski taristumaks ei ole rohkem kui 100 % suurem samast, kõige madalama CO₂-heitega (kuid mitte heitevabast) samaväärsest sõidukist. Heitevabade sõidukite taristumaksusid vähendatakse 75 % võrreldes kõige kõrgema määraga.**

Muudatusettepanek

Ühe aasta jooksul alates delegeeritud õigusakti jõustumisest peavad liikmesriigid taristumaksusid diferentseerima, võttes arvesse CO₂-heidet ja asjaomaseid sõidukikategooriaid.

Muudatusettepanek 85

Ettepanek võtta vastu direktiiv Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 7

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7g – lõige 4a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

4a. Alates [käesoleva direktiivi jõustumise kuupäev] vähendatakse heitevabade sõidukite taristumaksu

*madalaima maksumääraga võrreldes
50 %. Samasugust alandatud
maksumäära rakendatakse heitevaba
käitamise suhtes, mida saab tõendada.*

Muudatusettepanek 86

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 7**

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7c – lõige 4b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

*4b. Komisjon koostab ... [väljaannete
talitus: palun sisestada kuupäev – viis
aastat pärast käesoleva direktiivi
jõustumist] hindamisaruande, milles
hinnatakse heitevabade sõidukite ja
heitevaba käitamise turuosa. Komisjonil
on õigus võtta kooskõlas artikliga 9e
vajaduse korral vastu delegeeritud
õigusakte, et arvutada ümber heitevabade
sõidukite suhtes kohaldatav alandatud
maksumäär, võrreldes kõige madalama
taristumaksumääraga.*

Muudatusettepanek 87

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 8**

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7ga – lõige 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1. Kuni 31. detsembrini 2021 võivad
liikmesriigid kergsõidukite puhul
diferentseerida tee- ja kasutusmakse

1. Kuni 31. detsembrini 2021 võivad
liikmesriigid *diferentseerida* kergsõidukite
puhul tee- ja kasutusmakse olenevalt

olenevalt sõiduki keskkonnamõjust.

sõiduki keskkonnamõjust.

Muudatusettepanek 88

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 8

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7ga – lõige 2a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2a. Liikmesriigid võivad võtta arvesse sõiduki keskkonnanäitajate paranemist, mis tuleneb sõiduki ümberehitamisest alternatiivkütuste kasutamiseks. Ettemakse püsikorralduse või muu mehhanismi abil, mille teemaksüsteemi haldur on heaks kiitnud, peaks kasutajatel olema võimalik saada kasu teemaksude diferentseerimisest, millega tunnustatakse seda, et keskkonnanäitajad on sõiduki ümberehitamise tulemusel paranenud.

Muudatusettepanek 89

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 8

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7ga – lõige 3

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3. Kui sõidukijuht või, kui see on asjakohane, veoettevõtja ei ole kontrollimisel võimeline esitama sõiduki heitgaasiklassi tõendamiseks vajalikke dokumente (vastavussertifikaati) vastavalt komisjoni määrusele (EL) .../..., ***** võivad liikmesriigid kohaldada kõrgeimat

3. Kui sõidukijuht või, kui see on asjakohane, veoettevõtja ei **ole teinud ettemakset ega kasuta muud halduri poolt heakskiidetud mehhanismi**, ega ole kontrollimisel võimeline esitama sõiduki heitgaasiklassi tõendamiseks vajalikke dokumente (vastavussertifikaati) vastavalt

maksumäära või kasutusmaksu kõrgeimat aastamäära.

komisjoni määrusele (EL) .../...,*****
võivad liikmesriigid kohaldada kõrgeimat maksumäära või kasutusmaksu kõrgeimat aastamäära. **Kui sõiduki heitgaasiklassi tõendavad dokumendid esitatakse tagantjärele, siis kohaldatud tee- või kasutusmaksu ja asjaomase sõiduki puhul tegelikult kohaldatava tee- või kasutusmaksu vahe hüvitatakse.**

Muudatusettepanek 90

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 8**

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7ga – lõige 3a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3a. Liikmesriigid võivad ajaloolise väärtusega sõidukite maksustamiseks kehtestada erimeetmed.

Muudatusettepanek 91

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 8**

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7ga – lõige 4

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

4. Kooskõlas artikliga 9e on komisjonil õigus vastu võtta delegeeritud õigusakte VII lisa muutmiseks, et kohandada lisas esitatud andmeid tehnika arenguga.

4. Kooskõlas artikliga 9e on komisjonil õigus vastu võtta delegeeritud õigusakte VII lisa muutmiseks, et kohandada lisas esitatud andmeid tehnika arenguga **ja võtta arvesse osade tähtsust nii liiklusohutuse paranemisel kui ka transpordisektori CO₂-heite vähenemisel.**

Muudatusettepanek 92

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 9 – alapunkt a a (uus)

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7h – lõige 1 – punkt a – taane 3 (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

aa) artikli 7h lõike 1 punkti a lisatakse järgmine taane:

„– selge teabe selle kohta, kas sõidukis olev seadmestik on kasutus- ja teemaksu tasumiseks koostalitlusvõimeline; nimetatakse põhjused, miks ei ole kasutajatel võimalik kasutada selle teemaksukorra puhul teistes liikmesriikides kasutavat seadmestikku“.

Muudatusettepanek 93

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 9 – alapunkt a b (uus)

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7h – lõige 1a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ab) lisatakse järgmine lõige:

„1a. Lepinguline raamistik, millega reguleeritakse suhteid kontsessiooni andja ja kontsessiooni saaja vahel, võimaldab kohandada kontsessioonilepinguid vastavalt liidu või riikliku reguleeriva raamistiku muutumisele seoses kohustustega, mis on sätestatud käesoleva direktiivi artiklites 7c, 7da, 7g ja 7ga.“

Muudatusettepanek 94

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 10 – alapunkt -a (uus)

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7i – lõige 2 – sissejuhatav osa

Kehtiv tekst

2. Liikmesriigid võivad teha infrastruktuurimaksu allahindluse või kõnealust maksu vähendada järgmistel tingimustel:

Muudatusettepanek

-a) lõike 2 sissejuhatav osa asendatakse järgmisega:

„2. Liikmesriigid võivad **raskesõidukite ja kaubaveoks ette nähtud kaubikute puhul** teha infrastruktuurimaksu allahindluse või kõnealust maksu vähendada järgmistel tingimustel:“

Muudatusettepanek 95

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 10 – alapunkt a

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7i – lõige 2 – punkt c

Komisjoni ettepanek

c) allahindlused või maksuvähendused ei ületa **13** % taristumaksust, mida tasuvad samaväärsed allahindluse ja maksuvähenduse tingimustele mittevastavad sõidukid.

Muudatusettepanek

c) allahindlused või maksuvähendused ei ületa **20** % taristumaksust, mida tasuvad samaväärsed allahindluse ja maksuvähenduse tingimustele mittevastavad sõidukid **ja sõidukid, mida kasutatakse kohalikuks transpordiks või regulaarvedudeks või mõlemaks.**

Muudatusettepanek 96

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 10 – alapunkt a a (uus)

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7i – lõige 2a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

aa) lisatakse järgmine lõige:

„2a. Liikmesriigid võivad teha infrastruktuurimaksu allahindluse või kõnealust maksu vähendada kergsõidukite puhul, eelkõige nende jaoks, kes kasutavad neid sõidukeid sageli hajaasustusega aladel ja linnaservas, tingimusel et

a) sellest tulenev maksustamisstruktuur on proportsionaalne, avalikustatud, kasutajatele võrdselt kättesaadav ega tekita teistele kasutajatele kõrgemate teemaksude näol lisakulusid;

b) need allahindlused ja vähendused aitavad

i) suurendada sotsiaalset ühtekuuluvust ja/või

ii) tagada äärealadel või äärepoolsetes piirkondades või mõlemas liikuvust;“

Muudatusettepanek 97

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 10 – alapunkt a b (uus)

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7i – lõige 2b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ab) lisatakse järgmine lõige:

„2b. Liikmesriigid või pädevad asutused võivad kehtestada teatavate teelõikude jaoks kilomeetripõhise maksuvabastuse, võttes arvesse äärepoolsete piirkondade liikuvustavasid ja majandushuvi, tingimusel et sellest tulenev maksustamisstruktuur on proportsionaalne, avalikustatud, kasutajatele võrdselt kättesaadav ega tekita teistele kasutajatele kõrgemate teemaksude näol lisakulusid;“

Muudatusettepanek 98

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 10 – alapunkt b

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7i – lõige 3

Komisjoni ettepanek

3. Kooskõlas artikli 7g lõike 1 punktis b ja lõikes 5 sätestatud tingimustega võib teemaksumäärasid määruse (EL) nr 1315/2013 I lisas määratletud kõrget üleeuroopalist huvi pakkuvate eriprojektide korral diferentseerida muul viisil, et tagada selliste projektide äriplaneeritavus, kui need konkureerivad otseselt muude transpordiliikidega. Sellest tulenev maksustamisstruktuur on ***lineaarne, proportsionaalne***, avalikustatud ja kõigile kasutajatele võrdsel tingimustel kättesaadav ***ega tekita teistele kasutajatele lisakulusid kõrgemate teemaksude näol***.

Muudatusettepanek

3. Kooskõlas artikli 7g lõike 1 punktis b ja lõikes 5 sätestatud tingimustega võib teemaksumäärasid määruse (EL) nr 1315/2013 I lisas määratletud kõrget üleeuroopalist huvi pakkuvate eriprojektide korral diferentseerida muul viisil, et tagada selliste projektide äriplaneeritavus, kui need konkureerivad otseselt muude transpordiliikidega. Sellest tulenev maksustamisstruktuur on avalikustatud ja kõigile kasutajatele võrdsel tingimustel kättesaadav.

Muudatusettepanek 99

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 10 – alapunkt b a (uus)

Direktiiv 1999/62/EÜ

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ba) lisatakse järgmine lõige:

„3a. Mägipiirkondades ja äärepoolsetes piirkondades võivad liikmesriigid või pädevad asutused sotsiaal-majanduslike mõjude vähendamiseks diferentseerida raskesõidukite jaoks maksumäärasid vastavalt maksustatud sõiduki poolt läbitud vahemaale, tingimusel et

a) läbisõidetud vahemaast sõltuval diferentseerimisel võetakse arvesse eri näitajaid, mis iseloomustavad vedu lühikesel vahemaal ja pikal vahemaal, eelkõige kasutada olevaid võimalusi minna üle teisele transpordiliigile;

b) diferentseerimisel välditakse diskrimineerimist;

c) tehniliste seadmete abil on võimalik riigipiiridel kindlaks teha, kus sõiduk riiki siseneb ja kust väljub.“

Muudatusettepanek 100

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 11 – alapunkt a

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7j – lõige 1 – teine lause

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Sel eesmärgil teevad liikmesriigid koostööd, et näha ette meetodid, mille abil teekasutajad saavad tavapäraseid makseviise kasutades tasuda tee- ja kasutusmakse ööpäevaringselt vähemalt põhilistes müügipunktides nii neid makse kohaldavates liikmesriikides kui ka neist väljaspool.“;

Sel eesmärgil teevad liikmesriigid koostööd, et näha ette meetodid, mille abil saavad teekasutajad ***kas piiril või muudes müügipunktides, kus on olemas kviitungi väljastamise võimalus,*** tavapäraseid (***sh elektroonilisi***) makseviise kasutades tasuda tee- ja kasutusmakse ööpäevaringselt nii neid makse kohaldavates liikmesriikides kui ka neist väljaspool.

Muudatusettepanek 101

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 11 – alapunkt b

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7j – lõige 3

Komisjoni ettepanek

3. Kui liikmesriik maksustab sõiduki teemaksuga, märgitakse teemaksu kogusumma, taristumaksu summa, väliskulumaksu summa ja ummikumaksu summa, kui seda kohaldatakse, teekasutajale (võimaluse korral elektrooniliselt) väljastatavale kviitungile.

Muudatusettepanek

3. Kui liikmesriik maksustab sõiduki teemaksuga, märgitakse teemaksu kogusumma, taristumaksu summa, väliskulumaksu summa ja ummikumaksu summa, kui seda kohaldatakse, teekasutajale (võimaluse korral elektrooniliselt) **tema soovil** väljastatavale kviitungile.

Muudatusettepanek 102

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 12

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 7k – lõik 1

Komisjoni ettepanek

Ilma et see piiraks Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamist, ei mõjuta käesolev direktiiv makse kasutusele võtvate liikmesriikide vabadust maksta asjakohast hüvitist.“

Muudatusettepanek

Ilma et see piiraks Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamist, ei mõjuta käesolev direktiiv makse kasutusele võtvate liikmesriikide vabadust maksta asjakohast hüvitist, **tingimusel et hüvitis ei kahjusta ega mõjuta negatiivselt kohalikke ega regulaarseid vedajaid.**

Muudatusettepanek 103

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 13 a (uus)

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 8a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

13a) Lisatakse järgmine artikkel:

Artikkel 8a

Järelevalve ja aruandlus

- 1. Iga liikmesriik määrab taristumaksudega tegelema sõltumatu järelevalveasutuse, kes vastutab selle eest, et käesolevat direktiivi järgitakse.**
- 2. Järelevalveasutus teeb kontsessioonilepingute üle majanduslikku ja rahanduslikku kontrolli, eelkõige et veenduda artikli 7b järgimises.**
- 3. Liikmesriigid teavitavad komisjoni järelevalveasutuse määramisest.**

Muudatusettepanek 104

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 14 – alapunkt -a (uus)

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 9 – lõige 2 – sissejuhatav osa

Kehtiv tekst

Muudatusettepanek

2. Liikmesriigid määravad kindlaks käesoleva direktiiviga saadava tulu kasutamise. Transpordivõrgu kui terviku arendamise võimaldamiseks tuleks infrastruktuuri- ja väliskulumaksust

-a) artikli 9 lõike 2 sissejuhatav osa asendatakse järgmisega:

„2. Transpordivõrgu kui terviku arendamise võimaldamiseks kasutatakse infrastruktuuri- ja väliskulumaksust saadavat tulu või selle tulu rahalise väärtuse ekvivalenti teedevõrgu

saadavat tulu või selle tulu rahalise väärtuse ekvivalenti **kasutada transpordisektori hüvanguks** ja kogu transpordisüsteemi optimeerimiseks. Eelkõige väliskulumaksust saadavat tulu või selle tulu rahalise väärtuse ekvivalenti **tuleks kasutada** transpordi säästvamaks muutmiseks, muu hulgas ühe või enama järgmise meetme abil:

korrashoiuks ja **hoolduseks ning** kogu transpordisüsteemi optimeerimiseks. Eelkõige väliskulumaksust saadavat tulu või selle tulu rahalise väärtuse ekvivalenti **kasutatakse** transpordi säästvamaks muutmiseks, muu hulgas ühe või enama järgmise meetme abil: “

Muudatusettepanek 105

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 14 – alapunkt -a a (uus)

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 9 – lõige 2 – punkt b

Kehtiv tekst

b) vähendades maanteetranspordist põhjustatud **saastet tekkekohas**;

Muudatusettepanek

-aa) lõike 2 punkt b asendatakse järgmisega:

„b) vähendades maanteetranspordist põhjustatud **õhusaastet ja müra**“;

Muudatusettepanek 106

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 14 – alapunkt -a b (uus)

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 9 – lõige 2 – punkt ba (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

-ab) lõikesse 2 lisatakse järgmine punkt:

„ba) rahastades ühistransporti säästvaid transpordiliike;“

Muudatusettepanek 107

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 14 – alapunkt -a c (uus)

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 9 – lõige 2 – punkt e

Kehtiv tekst

e) arendades alternatiivset **infrastruktuuri** transpordikasutajate jaoks ja/või suurendades praegust läbilaskevõimet;

Muudatusettepanek

-ac) lõike 2 punkt e asendatakse järgmisega:

„e) arendades **alternatiivkütustele mõeldud taristuid kooskõlas direktiiviga 2014/94/EL ja** alternatiivset **teenust** transpordikasutajate jaoks ja/või suurendades praegust läbilaskevõimet;“

Muudatusettepanek 108

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 14 – alapunkt -a d (uus)

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 9 – lõige 2 – punkt f

Kehtiv tekst

f) toetades üleeuroopalist transpordivõrku;

Muudatusettepanek

-ad) lõike 2 punkt f asendatakse järgmisega:

„f) toetades üleeuroopalist transpordivõrku **ja kõrvaldades probleemkohad**;“

Muudatusettepanek 109

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 14 – alapunkt -a e (uus)

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 9 – lõige 2 – punkt h

h) parandades liiklusohutust ning

-ae) lõike 2 punkt h asendatakse järgmisega:

„h) parandades liiklusohutust **ja maanteetaristu ohutust** ning“

Muudatusettepanek 110

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 14 – alapunkt -a f (uus)

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 9 – lõige 2 – punkt i

Komisjoni ettepanek

i) nähes ette **turvalisi parklaid**.

Muudatusettepanek

-af) lõike 2 punkt f asendatakse järgmisega:

„i) nähes ette **ohutud ja turvalised parkimiskohad**.“

Muudatusettepanek 111

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 14 – alapunkt b

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 9 – lõige 3 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

3. Ummikumaksust saadavat tulu või selle tulu rahalise väärtuse ekvivalenti tuleks kasutada ummikuprobleemi lahendamiseks, tehes **eelkõige** järgmist:

Muudatusettepanek

3. Ummikumaksust saadavat tulu või selle tulu rahalise väärtuse ekvivalenti tuleks kasutada ummikuprobleemi lahendamiseks, tehes **näiteks** järgmist:

Muudatusettepanek 112

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 14 – alapunkt b

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 9 – lõige 3 – punkt b

Komisjoni ettepanek

b) kõrvaldada *üleeuroopalise transpordivõrgu probleemkohad*;

Muudatusettepanek

b) kõrvaldada *probleemkohad ning nende võrgus (kus kohaldatakse maksu) ja üleeuroopalises transpordivõrgus puuduvad ühenduslülid*;

Muudatusettepanek 113

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 14 – alapunkt b

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 9 – lõige 3 – punkt c

Komisjoni ettepanek

c) arendada alternatiivset taristut transpordikasutajate jaoks.“

Muudatusettepanek

c) arendada alternatiivset taristut *ja mitmeliigilise transpordi keskusi* transpordikasutajate jaoks.

Muudatusettepanek 114

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 14 – alapunkt b a (uus)

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 9 – lõige 3a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ba) lisatakse järgmine lõige:

„3a. Taristu- ja väliskulumaksudest saadavat tulu kasutatakse selle teelõigu territooriumil, millel makse kohaldatakse.“

Muudatusettepanek 115

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 15

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 9e – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Artikli 7g lõikes 4, artikli 7ga lõikes 4 ja artiklis 9d osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile *määramata ajaks* alates [käesoleva direktiivi jõustumise kuupäev].

Muudatusettepanek

2. Artikli 7g lõikes 4, artikli 7ga lõikes 4 ja artiklis 9d osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile *viieks aastaks* alates ... [käesoleva direktiivi jõustumise kuupäev]. *Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.*

Muudatusettepanek 116

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 18

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 11 – lõige -1 (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

-1. Liikmesriigid või pädevad asutused esitavad teekasutajatelt saadud tulu kasutamise kohta teabe kõige läbipaistvamalt ja selgemalt.

Muudatusettepanek 117

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 18

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 11 – lõige 2 – punkt ea (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ea) kogutulu, mis hinnalisanditest on saadud, ja millistel teelõikudel neid on kohaldatud.

Muudatusettepanek 118

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 18

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 11 – lõige 3a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3a. Liikmesriigid avalikustavad, milliseid tulemusi on taristumaksu- ja väliskulumaksutulu reinvesteerimisel saadud ning kui palju on liiklusohutus paranenud ning keskkonnamõju ja

Muudatusettepanek 119

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 18

Direktiiv 1999/62/EÜ

Artikkel 11 – lõige 5a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

5a. Viie aasta jooksul pärast käesoleva direktiivi jõustumist esitab komisjon heitevabade sõidukite turuosa muutumise kohta aruande ning vaatab selle põhjal vajaduse korral läbi heitevabade sõidukite suhtes kohaldatava vähendamismäära.

Muudatusettepanek 120

Ettepanek võtta vastu direktiiv

I lisa – punkt 1 – alapunkt b – alapunkt i – taane 1

Direktiiv 1999/62/EÜ

III lisa – jagu 2 – punkt 2.1 – taane 6

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

— **Raskesõidukite** tekitatud kulud jaotatakse objektiivselt ja läbipaistvalt, võttes arvesse **raskeveokite** liikluse osakaalu teedevõrgu koguliikluses ja seonduvaid kulusid. Raskesõidukite läbitud kilomeetreid võib sel eesmärgil korrigeerida objektiivselt põhjendatavate „samaväärsuskordajatega“, näiteks punktis 4 sätestatud samaväärsuskordajad (*).

– **Igat liiki sõidukite** tekitatud kulud jaotatakse objektiivselt ja läbipaistvalt, võttes arvesse **igat liiki sõidukite** liikluse osakaalu teedevõrgu koguliikluses ja seonduvaid kulusid. Raskesõidukite läbitud kilomeetreid võib sel eesmärgil korrigeerida objektiivselt põhjendatavate „samaväärsuskordajatega“, näiteks punktis 4 sätestatud samaväärsuskordajad (*).

Muudatusettepanek 121

Ettepanek võtta vastu direktiiv

I lisa – punkt 1 – alapunkt b – alapunkt i – taane 2

Direktiiv 1999/62/EÜ

III lisa – jagu 2 – punkt 2.2 – taane 2

Komisjoni ettepanek

— Nimetatud kulud jaotatakse raskesõidukite ja **muude sõidukite** liikluse vahel, tuginedes tegelikult läbitud kilomeetrite ja prognoositavalt läbitavate kilomeetrite osakaaludele, ning neid võib korrigeerida objektiivselt põhjendatavate samaväärsuskordajatega, näiteks punktis 4 sätestatud samaväärsuskordajad.“;

Muudatusettepanek

– Nimetatud kulud jaotatakse raskesõidukite ja **kergsõidukite** liikluse vahel, tuginedes tegelikult läbitud kilomeetrite ja prognoositavalt läbitavate kilomeetrite osakaaludele, ning neid võib korrigeerida objektiivselt põhjendatavate samaväärsuskordajatega, näiteks punktis 4 sätestatud samaväärsuskordajad.“;

Muudatusettepanek 122

Ettepanek võtta vastu direktiiv

I lisa – punkt 1 – punkt c

Direktiiv 1999/62/EÜ

IIIa lisa – punkt 1 – lõik 2

Komisjoni ettepanek

Kui liikmesriik kavatseb väliskulumaksuga maksustada ainult ühe või mõne osa teedevõrgust, mis koosneb tema osast üleeuroopalises võrgus ja tema kiirteedest, valitakse kõnealune osa või kõnealused osad välja pärast hindamist, millega tehakse kindlaks järgmised asjaolud:

– sõidukid põhjustavad väliskulumaksuga maksustatavaid teid kasutades keskmisest rohkem keskkonnakahju, hinnatuna kooskõlas õhukvaliteedi aruandluse, riiklike heitetegurite, liikluse mahtude ja müra puhul direktiiviga 2002/49/EÜ, või

Muudatusettepanek

välja jäetud

– väliskulumaksu kehtestamisel selliselt koostatud teedevõrgu muudes osades võiks olla negatiivne mõju keskkonnale või liiklusohutusele või väliskulumaksuga maksustamisega ja selle kogumisega kaasneksid ebaproportsionaalsed kulud.

Muudatusettepanek 123

Ettepanek võtta vastu direktiiv

I lisa – punkt 1 – punkt c

Direktiiv 1999/62/EÜ

IIIa lisa – punkt 2

Komisjoni ettepanek

2. Maksuga hõlmatavad sõidukid, teed ja ajavahemik

Kui liikmesriik kavatseb kohaldada kõrgemaid väliskulumakse kui IIIb lisas kindlaks määratud võrdlusväärtused, siis ta teatab komisjonile sõidukite klassifikatsiooni, vastavalt millele väliskulumaks varieerub. Samuti teatab liikmesriik komisjonile nende teede asukoha, mille suhtes kohaldatakse kõrgemat väliskulumaksu määra (edaspidi „linnalähiteed (sealhulgas kiirteed)“), ning nende teede asukoha, mille suhtes kohaldatakse madalamat väliskulumaksu määra (edaspidi „linnadevahelised teed (sealhulgas kiirteed)“).

Vajaduse korral teatab liikmesriik komisjonile ka täpsed ööajale vastavad ajavahemikud, mille jooksul võib kehtestada kõrgema mürasaaste väliskulumaksu määra, et võtta arvesse kõrgemat mürataset.

Teede klassifitseerimisel linnalähiteedeks (sealhulgas kiirteed) ja linnadevahelisteks teedeks (sealhulgas kiirteed) ning ajavahemike kindlaksmääramisel võetakse aluseks objektiivsed kriteeriumid, mis on

Muudatusettepanek

2. Maksuga hõlmatavad sõidukid, teed ja ajavahemik

Teede klassifitseerimisel linnalähiteedeks (sealhulgas kiirteed) ja linnadevahelisteks teedeks (sealhulgas kiirteed) ning ajavahemike kindlaksmääramisel võetakse aluseks objektiivsed kriteeriumid, mis on

seotud saaste tekkega teedel ja nende ümbruses, näiteks rahvastikutihedus, aastane keskmine õhusaaste (eelkõige PM₁₀ ja NO₂ puhul) ning direktiiviga 2008/50/EÜ kehtestatud piirnorme ületavate päevade (PM₁₀) ja tundide (NO₂) arv aastas. Kõnealused kriteeriumid lisatakse teatisesse.

seotud saaste tekkega teedel ja nende ümbruses, näiteks rahvastikutihedus, aastane keskmine õhusaaste (eelkõige PM₁₀ ja NO₂ puhul) ning direktiiviga 2008/50/EÜ kehtestatud piirnorme ületavate päevade (PM₁₀) ja tundide (NO₂) arv aastas. Kõnealused kriteeriumid lisatakse teatisesse.

Muudatusettepanek 124

Ettepanek võtta vastu direktiiv

I lisa – punkt 1 – punkt c

Direktiiv 1999/62/EÜ

IIIa lisa – tabel 3 (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Tabel 3. Väliskulumaksu miinimumväärtused sõiduautode puhul (euro senti sõidukilomeetri kohta)

<i>Sõiduk</i>	<i>Mootor</i>	<i>EURO-klass</i>	<i>Linnalähised</i>	<i>Linnadevahelised</i>
<i>Diislikütusel töötav auto</i>	<i>< 1,4 l</i>	<i>Euro 2</i>	<i>1,9</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>1,6</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>1,3</i>	<i>0,7</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0,9</i>	<i>0,5</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,6</i>	<i>0,3</i>
	<i>1,4–2,0 l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>3,6</i>	<i>1,0</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1,9</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>1,8</i>	<i>0,8</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>1,7</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>1,4</i>	<i>0,7</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0,9</i>	<i>0,5</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,6</i>	<i>0,3</i>

<i>Bensiinil töötav auto</i>	> 2,0 l	<i>Euro 0</i>	3,9	1,3
		<i>Euro 1</i>	1,9	0,9
		<i>Euro 2</i>	1,8	0,9
		<i>Euro 3</i>	1,7	0,9
		<i>Euro 4</i>	1,4	0,7
		<i>Euro 5</i>	0,9	0,5
		<i>Euro 6</i>	0,6	0,3
	< 1,4 l	<i>Euro 0</i>	3,7	2,4
		<i>Euro 1</i>	1,0	0,4
		<i>Euro 2</i>	0,7	0,3
		<i>Euro 3</i>	0,5	0,2
		<i>Euro 4</i>	0,5	0,2
		<i>Euro 5</i>	0,5	0,2
		<i>Euro 6</i>	0,5	0,2
	1,4–2,0 l	<i>Euro 0</i>	3,9	3,0
		<i>Euro 1</i>	1,1	0,4
		<i>Euro 2</i>	0,7	0,3
		<i>Euro 3</i>	0,5	0,2
		<i>Euro 4</i>	0,5	0,2
		<i>Euro 5</i>	0,4	0,2
		<i>Euro 6</i>	0,4	0,2
	> 2,0 l	<i>Euro 0</i>	4,0	3,0
		<i>Euro 1</i>	1,0	0,4
		<i>Euro 2</i>	0,5	0,3
		<i>Euro 3</i>	0,5	0,2
		<i>Euro 4</i>	0,5	0,2
		<i>Euro 5</i>	0,4	0,2
		<i>Euro 6</i>	0,4	0,2

Muudatusettepanek 125

Ettepanek võtta vastu direktiiv

I lisa – punkt 1 – punkt c

Direktiiv 1999/62/EÜ

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Tabel 4. Väliskulumaksu miinimumväärtused väikeste tarbesõidukite puhul (eurosentil sõidukilomeetri kohta)

Sõiduk	EURO-klass	Linnalähised	Linnadevahelised
Bensiinil töötavad väikesed tarbesõidukid	Euro 1	2,4	0,7
	Euro 2	1,9	0,4
	Euro 3	1,8	0,4
	Euro 4	1,7	0,3
	Euro 5	1,6	0,3
	Euro 6	1,6	0,3
Diislikütusel töötavad väikesed tarbesõidukid	Euro 1	4,0	1,7
	Euro 2	4,1	1,7
	Euro 3	3,5	1,3
	Euro 4	3,0	1,1
	Euro 5	2,2	0,8
	Euro 6	1,9	0,5

Muudatusettepanek 126

Ettepanek võtta vastu direktiiv

I lisa – punkt 1 – punkt d

Direktiiv 1999/62/EÜ

IIIb lisa – pealkiri

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

VÄLISKULUMAKSU
VÖRDLUSVÄÄRTUSED

Käesolevas lisas sätestatakse
väliskulumaksu **võrdlusväärtused**,
sealhulgas õhusaaste ja müraga seotud
kulud.

VÄLISKULUMAKSU
MIINIMUMVÄÄRTUSED

Käesolevas lisas sätestatakse
väliskulumaksu **miinimumväärtused**,
sealhulgas õhusaaste ja müraga seotud
kulud.

Muudatusettepanek 127

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
I lisa – punkt 1 – alapunkt d**

Direktiiv 1999/62/EÜ

IIIb lisa – tabel 1 – pealkiri

Komisjoni ettepanek

Tabel 1. Väliskulumaksu **võrdlusväärtused**
raskete kaubaveokite puhul

Muudatusettepanek

Tabel 1. Väliskulumaksu
miinimumväärtused raskete kaubaveokite
puhul

Muudatusettepanek 128

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
I lisa – punkt 1 – alapunkt d**

Direktiiv 1999/62/EÜ

IIIb lisa – tabel 2 – pealkiri

Komisjoni ettepanek

Tabel 2. Väliskulumaksu
kontrollväärtused kaugsõidubusside puhul

Muudatusettepanek

Tabel 2. Väliskulumaksu
miinimumväärtused kaugsõidubusside
puhul

Muudatusettepanek 129

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
I lisa – punkt 1 – alapunkt d**

IIIb lisa – punkt 2

Komisjoni ettepanek

Tabelites 1 ja 2 esitatud väärtusi võib korrutada maksimaalselt 2-ga mägipiirkondades ja linnastute ümbruses, kui see on õigustatud saaste vähesema hajumise, teekalde või kõrgusega või õhutemperatuuri inversiooniga.;

Muudatusettepanek

Tabelites 1 ja 2 esitatud väärtusi võib korrutada maksimaalselt 4-ga mägipiirkondades ja linnastute ümbruses, kui see on õigustatud saaste vähesema hajumise, teekalde või kõrgusega või õhutemperatuuri inversiooniga. ***Kui on teaduslikke tõendeid, et mägipiirkondade ja linnastute ümbruses peaks see tegur olema suurem, võib seda üksikasjaliku põhjenduse alusel suurendada.***

Muudatusettepanek 130

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
I lisa – punkt 1 – alapunkt e a (uus)**

Direktiiv 1999/62/EÜ

IV lisa – punkt 4

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ea) IV lisasse lisatakse järgmine punkt:

Kõikide alternatiivkütusega töötavate mootorsõidukite lubatud täismassi suurendatakse alternatiivkütuse tehnoloogia puhul vajaliku lisamassi võrra maksimaalselt ühe tonni ulatuses.

Muudatusettepanek 131

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
I lisa – punkt 2**

Direktiiv 1999/62/EÜ

V lisa – jagu 1 – punkt c – tabel 2 – veerg 1 – rida 4

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Linnaliini- ja kaugsõidubussid	Linnaliini- ja kaugsõidubussid
2,5	1,5