

Brüssel, 22. november 2019
(OR. en)

14383/19

Institutsioonidevaheline
dokument:
2017/0114(COD)

TRANS 545

ARUANNE

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Nõukogu
Eelmise dok nr:	ST 14059/19
Komisjoni dok nr:	ST 9672/17 + ADD 1
Teema:	Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest – Üldine lähenemisviis

I. SISSEJUHATUS

1. Komisjon esitas eespool nimetatud ettepaneku Euroopa Parlamendile ja nõukogule 1. juunil 2017 osana esimesest liikuvuspaketist.
2. Komisjon esitas oma ettepaneku, et käsitleda probleeme, mis on seotud kasvuhoonegaaside heitkoguste, maanteed taristu rahastamise ja ülekoormusega. Ettepanekuga muudetakse direktiivi raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest (direktiiv 1999/62/EÜ).

II. TÖÖ TEISTES INSTITUTSIOONIDES

3. Euroopa Parlament määras oma kaheksanda koosseisu ametiajal selle ettepaneku eest vastutavaks komisjoniks transpordi- ja turismikomisjoni (TRAN) ja raportööriks Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy (SD, FR).
4. Parlament võttis 25. oktoobril 2018 vastu oma esimese lugemise seisukoha.
5. Parlamendi üheksanda koosseisu ametiajaks määrati raportööriks Giuseppe Ferrandino (SD, IT).
6. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis ettepaneku kohta vastu oma arvamuse täiskogu 529. istungjärgul 18. oktoobril 2017. Euroopa Regioonide Komitee võttis oma arvamuse vastu täiskogu 127. istungjärgul 1. veebruaril 2018.

III. TÖÖ NÕUKOGUS

7. Maismaatranspordi tööriühm alustas tööd 1. juunil 2017 ettepaneku üldise tutvustamisega. Mõjuhinnaangut analüüsi 21. juunil 2017.
8. Nõukogus (transport, telekommunikatsioon ja energeetika / transport) toimus 5. detsembril 2017 ettepaneku üle poliitiline mõttevahetus (dok 14426/17) ja 6. juunil 2019 esitati eduaruanne (dok 9331/19).

IV. LAHENDAMATA KÜSIMUSED

9. Eesistujariik leiab, et ettepanek on oluline transpordisektori CO₂-heite vähendamiseks ning ettepanek võib anda märkimisväärsed tulemusi, toetades liikmesriike maanteetranspordisektori heite vähendamisel. Selle tulemuse saavutamiseks on kesksel kohal uue artikli 7g-a sätted, kuna sellega nähakse ette uus kohustuslik ja kogu ELi hõlmav vahend raskesõidukite CO₂-heitel põhinevate taristu- ja kasutusmaksude diferentseerimiseks. Teistes artiklites on arvesse võetud liikmesriikidele vajalikku paindlikkust, mis võimaldab direktiivi kõige tõhusamal viisil kohaldada, tagades samal ajal eeskirjade ühtlustamise vajaliku taseme.

10. Põhjendusi ei ole süstemaatiliselt analüüsitud; seda peaks maismaatranspordi töörühm tegema pärast seda, kui üldise lähenemisviisi suhtes on kokkulepe saavutatud.

V. KOKKUVÕTE

11. Alaliste esindajate komitee analüüsis kompromissteksti 20. novembril 2019 ja ning otsustas esitada selle käesoleva aruande lisas esitatud kujul üldise lähenemisviisi vastuvõtmiseks transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogus (transport) 2. detsembril 2019.
12. Nõukogul palutakse kokku leppida üldises lähenemisviisis. Lisaks palutakse nõukogul teha maismaatranspordi töörühmale ülesandeks kõnealune töö lõpule viia – ühtlustada vastavalt kokkulepitud teksti artiklitele ja lisadele põhjendused (mida üldine lähenemisviis ei hõlma).

Ettepanek:

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,
millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta
teatavate infrastruktuuride kasutamise eest**

(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 arvamust¹,
võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust²,
toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt
ning arvestades järgmist:

[põhjendusi ei ole esitatud]

¹ ELT C , , lk .

² ELT C , , lk .

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 1999/62/EÜ muudetakse järgmiselt.

(1) Pealkiri asendatakse järgmisega:

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

(2) Artiklid 1 ja 2 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 1

1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse järgmise suhtes:

- a) raskeveokite sõidukimaksud,
- b) sõidukitele kehtestatud tee- ja kasutusmaksud.

2. Käesolevat direktiivi ei kohaldata sõidukite suhtes, mida kasutatakse [...] **ainult** liikmesriikide Euroopa-välistel territooriumidel.

3. Direktiivi ei kohaldata ka Kanaari saartel, Ceutal ja Melillal, Assooridel või Madeiral registreeritud **raskesõidukite** suhtes, mida kasutatakse vedudeks ainult nendel territooriumidel või nende territooriumide vahel ning nende territooriumide ja Hispaania mandriosa ja Portugali mandriosa vahel.

4. Liikmesriigid võivad otsustada mitte kohaldada artikli 7c lõiget 5, artikli 7g lõikeid 1 ja 2 ja artiklit 7g-a kontsessioonilepingutega hõlmatud tee- ja kasutusmaksude suhtes, kuni lepingu uuendamiseni või oluliselt muutmiseni, ning juhul, kui
- a) leping allkirjastati enne [*väljaannete talitus: lisada käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäev*]; või
 - b) riigihankemenetluse raames saadi pakkumised või anti vastused vastavalt läbirääkimismenetlusele saadetud läbirääkimiskutsetele enne [*väljaannete talitus: lisada käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäev*].
5. Lõiget 4 kohaldatakse ka pikaajaliste lepingute suhtes, mis on sõlmitud avaliku sektori ja eraõiguslike asutuse vahel ja allkirjastatud enne [*väljaannete talitus: lisada käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäev*] muude kui nõudlusriski üleminekut hõlmavate ehitustööde tegemise või teenuste korraldamise eesmärgil.

Artikkel 2

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- (1) „üleeuroopaline teedevõrk“ – maanteetransporditaristu, millele on osutatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 1315/2013³ II peatüki 3. jaos ning mida on illustreeritud kaartidega kõnealuse määruse I lisas;
- (2) „ehituskulud“ – ehitusega seotud kulud, sealhulgas vajaduse korral järgmiste tegevuste rahastamise kulud:
 - a) uus taristu või taristu arendamine, sealhulgas oluline teekonstruktsiooni remont;

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta (ELT L 348, 20.12.2013, lk 1).

- b) taristu või selle arendamine (sealhulgas oluline teekonstruktsiooni remont), mis viidi lõpule mitte rohkem kui 30 aastat enne 10. juunit 2008, kui 10. juunil 2008 juba kehtis teemaksukord, või mis viidi lõpule mitte rohkem kui 30 aastat enne mis tahes uue teemaksukorra kehtestamist pärast 10. juunit 2008;
 - c) taristu või selle arendamine, mis viidi lõpule **rohkem kui 30 aastat** enne 10. juunit 2008, kui:
 - i) liikmesriik on kehtestanud teemaksukorra, mis näeb ette nimetatud kulude katmise teemaksusüsteemi halduriga sõlmitud lepingu või muude samaväärsse toimega õigusaktide alusel, mis jõustusid enne 10. juunit 2008, või
 - ii) liikmesriik suudab tõendada, et asjaomase taristu ehitamise põhjuseks oli asjaolu, et selle projekteeritud elueaks oli rohkem kui 30 aastat.
- (3) „rahastamiskulud“ – laenuintressid ja aktsionäride/osanike omakapitali tasuvus;
- (4) „oluline teekonstruktsiooni remont“ – teekonstruktsiooni remont, välja arvatud selline remont, millest teekasutajatel enam kasu ei ole, eelkõige kui parandustööd on asendatud uue kulumiskihi paigaldamisega või muude ehitustöödega;
- (5) „kiirtee“ – spetsiaalselt mootorsõidukiliikluseks kavandatud ja ehitatud tee, mis pole mõeldud sellega piirnevate kinnistute tarbeks ning mis vastab järgmistele kriteeriumidele:
- a) sel on kummagi sõidusuuna jaoks, kui üksikud kohad ja ajutised olukorrad välja arvata, eraldi sõiduteed, mis on omavahel eraldatud eraldusribaga, mida ei kasutata liikluseks, või erandjuhul muude vahenditega;
 - b) mis samal tasandil ei ristu ühegi tee, raudtee, trammitee, jalgrattatee ega jalgteega;
 - c) see on spetsiaalselt kiirteeks ette nähtud;

- (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;
 - ummikumaks;
 - väliskulumaks;
- (7) „taristumaks“ – maks, mis on kehtestatud eesmärgiga katta liikmesriigi kulusid seoses taristu ehitamise, hooldamise, kasutamise ja arendamisega;
- (8) „väliskulumaks“ – maks, mille eesmärk on katta [...] liiklusest tulenevad õhusaaste- ja [...] müra- ning CO₂-heitega seotud kulud;
- (8a)** „liiklusest tulenevad õhusaastekulud“ – sõiduki kasutamise ajal õhku paisatavate tahkete osakeste ja osooni eellaste, näiteks lämmastikoksiidi ja lenduvate orgaaniliste ühendite tekitatud kahjuga seotud kulud;
- (8b)** „liiklusest tulenevad müra- ning CO₂-heitega seotud kulud“ – sõidukite tekitatud või sõidukite ja teekatte koostoimel tekkivast müra- ning CO₂-heitega seotud kulud;
- (8c)** „liiklusest tulenevad CO₂-heitega seotud kulud“ – sõiduki kasutamise ajal süsinikdioksiidi eraldumisest põhjustatud kahjuga seotud kulud;
- (9) „ummik“ – olukord, kus liikluse maht läheneb teede läbilaskevõimele või ületab selle;
- (10) „ummikumaks“ – maks, mis on kehtestatud sõidukitele eesmärgiga katta ummikutest tulenevad kulud liikmesriigis [...];

- (11) [...]
- (12) [...]
- (13) „kaalutud keskmine taristumaks“ – kindla ajavahemiku jooksul taristumaksust saadud kogutulu, mis on jagatud kõnealusel perioodil taristumaksuga maksustamisele kuuluvatel teelõikudel läbitud raskesõidukite sõidukilomeetrite arvuga;
- (14) „kasutusmaks“ – kindlaksmääratud summa, mille tasumisel antakse sõidukile õigus kasutada kindla ajavahemiku jooksul artikli 7 lõigetes 1 ja 2 osutatud taristuid;
- (15) „sõiduk“ – **mootorsõiduk [...] või liigendsõiduk, mis on ette nähtud või mida kasutatakse reisijate või kauba maanteeveoks;**
- (16) „raskesõiduk“ – [...] **mootorsõiduk, mille lubatud täismass on üle 3,5 tonni;**
- (17) „raskeveok“ – sõiduk, mis on ette nähtud kaubaveoks ja mille lubatud täismass on üle 3,5 tonni;
- (18) „buss“ – sõiduk, mis on ette nähtud rohkem kui kaheksa reisija (lisaks juhile) veoks ja mille lubatud täismass on üle 3,5 tonni;
- (19) „kergsõiduk“ – [...] **sõiduk, mille lubatud täismass ei ole üle 3,5 tonni;**

- (20) „sõiduauto“ – [...] sõiduk, milles on lisaks juhiistmele kuni kaheksa istekohta ja mille lubatud täismass ei ole üle 3,5 tonni, või autoelamu;
- (21) „väikebuss“ – sõiduk, mis on ette nähtud rohkem kui kaheksa reisija veoks (lisaks juhile) ja mille lubatud täismass on alla 3,5 tonni;
- (21a) „autoelamu“ – majutusvõimalusega sõiduk, mille varustusse kuuluvad: istmed ja laud, magamisasemed, mis võivad olla ka istmest magamisasemeks muudetavad, toiduvalmistamise seadmed ja panipaigad ja mille lubatud täismass on alla 3,5 tonni;
- (22) „[...] väike tarbesõiduk“ – sõiduk, mis on ette nähtud kaubaveoks ja mille lubatud täismass on üle 3,5 tonni;
- (23) [...]
- (23) „heitevaba sõiduk“ –
- i) sõiduauto või väike tarbesõiduk, millel ei ole sisepõlemismootorit, või
 - ii) määruse (EL) 2019/1242⁴ artikli 3 punktis 11 määratletud raskeveok;
- (24) „veoettevõtja“ – mis tahes ettevõtja, kes tegeleb reisijate või kaupade veoga teedel;

⁴ 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 202–240).

- (25) „kategooriatesse EURO 0, EURO I, EURO II, EURO III, EURO IV, EURO V, **EEV**, EURO VI kuuluv sõiduk“ – sõiduk, mis vastab käesoleva direktiivi 0 lisas sätestatud saaste piirmääradele;
- (26) „**raskesõiduki tüüp**“ – kategooria, kuhu raskesõiduk kuulub vastavalt telgede arvule, mõõtmetele või massile või muule sõiduki klassifitseerimise viisile, mis kajastab sõiduki poolt teele põhjustatavaid kahjustusi, nt IV lisas sätestatud klassifitseerimissüsteem sõiduki poolt teele põhjustatavate kahjustuste põhjal, eeldusel et kasutatav klassifitseerimissüsteem põhineb sõiduki omadustel, mis on esitatud kõigis liikmesriikides kasutatavates sõiduki dokumentides või on visuaalselt nähtavad;
- (26a) „**veokite allrühm**“ – määruse (EL) 2019/1242 artikli 3 lõikes 8 määratletud veokite rühm;
- (27) „kontsessioonileping“ – [...] **ehitustööde või teenuste kontsessioon**, nagu see on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/[...]23/EL⁵ artikli 5 lõikes 1;
- (28) „kontsessiooni teemaks“ – teemaks, mida nõuab sisse kontsessionäär kontsessioonilepingu alusel;
- (29) „oluliselt muudetud tee- või kasutusmaksukord“ – tee- või kasutusmaksude määramise kord, mille puhul maksumäärade muutmise eeldatavalt suurendab tulusid vähemalt **10 %** võrreldes eelneva eelarveaastaga, kusjuures nendes tuludes ei võeta arvesse liikluse suurenemise mõju ja neid korrigeeritakse inflatsiooniga, mida mõõdetakse muutusena kogu ELi hõlmavas tarbijahindade harmoneeritud indeksis (v.a energia ja töötlemata toiduained), mille avaldab komisjon (Eurostat).

[...]

⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/[...] 23/EL **kontsessioonilepingute sõlmimise kohta** (ELT L 94, 28.3.2014, lk 1).“

- (30) „esimene võrdlusväärtus“ – iga sõidukite alamrühma CO₂-heite väärtus, mis vastab artiklis 7 g-a osutatud seireandmete väikseimale 10. protsentiilile, kusjuures nende väärtuste arvutamisel on välja arvatud heiteta sõidukid;
- (31) „teine võrdlusväärtus“ – iga sõiduki alamrühma CO₂-heite väärtus, mis vastab artiklis 7g-a osutatud seireandmete väikseimale 20. protsentiilile, kusjuures nende väärtuste arvutamisel on välja arvatud heiteta sõidukid;

Punkti 2 kohaldamisel:

- a) igal juhul ei tohi arvesse võetavate ehituskulude summa ületada 10. juunil 2008 või uue teemaksukorra kehtestamise kuupäeval, kui see on hilisem kuupäev, kasutuses olevate taristukomponentide käesoleval hetkel järele jäänud projekteeritud elueale proportsionaalselt vastavat summat;
- 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.

[välja jäetud: [...]]

(3) Artikkel 7 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 7

1. Ilma et see piiraks artikli 9 lõike 1a kohaldamist, võivad liikmesriigid säilitada või kehtestada tee- ja/või kasutusmaksud üleeuroopalise teedevõrgu või selle võrgu teatavate osade suhtes ning oma kiirteedevõrgu muude osade suhtes, mis ei kuulu üleeuroopalisse teedevõrku, vastavalt käesoleva artikli lõigetes 3–**8a** [...] ning artiklites 7a–7k sätestatud tingimustele.
2. Lõige 1 ei piira liikmesriikide õigust kohaldada kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepinguga tee- ja kasutusmaksu muude teede suhtes, tingimusel et tee- ja kasutusmaksude kehtestamine sellistel muudel teedel ei too kaasa rahvusvahelise liikluse diskrimineerimist ega moonuta konkurentsi ettevõtjate vahel. Tee- ja kasutusmaksud, mida kohaldatakse teedel, mis ei kuulu üleeuroopalisse teedevõrku, või teedel, mis ei ole kiirteed, peavad vastama tingimustele, mis on sätestatud käesoleva artikli lõigetes 3 ja 4, artiklis 7a ja artikli 7j lõigetes 1, 2 ja 4.
- 2a. **Ilma et see piiraks käesoleva direktiivi muude sätete kohaldamist, võidakse selliste erinevate sõidukikategooriate puhul nagu raskesõidukid, raskeveokid, bussid, kergsõidukid, väikesed tarbesõidukid ja sõidua autod kehtestada või säilitada tee- või kasutusmaksu teineteisest sõltumatult.**
3. Liikmesriigid ei kehtesta ühegi konkreetse sõidukikategooria suhtes nii tee- kui ka kasutusmaksu ühe teelõigu kasutamise eest. Liikmesriik, kes kehtestab kasutusmaksu oma teedevõrgus, võib ka kehtestada teemaksu sildade, tunnelite ja mägedes läbipääsude kasutamise eest.

Liikmesriigid võivad otsustada mitte kohaldada artikli 7c lõiget 5 ja artikli 7g-a lõiget 1 seesuguste sildade, tunnelite ja mägedes läbipääsude kasutamise eest kehtestatavate teemaksude suhtes, kui on täidetud üks või mõlemad järgmistest tingimustest:

- a) artikli 7c lõike 5 ja artikli 7g-a lõike 1 kohaldamine ei oleks asjaomase teemaksusüsteemi puhul sellise diferentseerimise kasutuselevõtmiseks tehniliselt praktiline;
- b) artikli 7c lõike 5 ja artikli 7g-a lõike 1 kohaldamine tooks kaasa enim saastavate sõidukite ümbersuunamise koos selle negatiivse mõjuga liiklusohutusele ja rahvatervisele.

Liikmesriik, kes käesoleva lõike teise lõigu kohaselt otsustab mitte kohaldada artikli 7c lõiget 5 ja artikli 7g-a lõiget 1, teavitab komisjoni oma otsusest.

- 4. Tee- ja kasutusmaksud ei tohi olla teekasutaja riikkondsuse, veoettevõtja asukohaliikmesriigi või kolmandast riigist asukohariigi, sõiduki registrisse kandmise liikmesriigi või kolmanda riigi ega veo lähte- või sihtkoha tõttu otseselt ega kaudselt diskrimineerivad.
- 4a. **Liikmesriigid võivad ette näha vähendatud teemaksumäärad või kasutusmaksud ning kohaldamisalast välja jätta madala liiklustihedusega teelõigud hõreda asustusega aladel.**
- 5. Liikmesriigid võivad ette näha vähendatud teemaksumäärad või kasutusmaksud või teha erandeid tee- või kasutusmaksude maksmise kohustusest
 - i) nende raskesõidukite puhul, mis on Euroopa Parlamendi ja nõukogu (EL) nr 165/2014 alusel vabastatud kohustusest paigaldada sõidumeerik ja seda kasutada⁶; ning
 - ii) **mis tahes sõidukite** puhul [...], mis vastavad käesoleva direktiivi artikli 6 lõike 2 punktides a b ja c sätestatud tingimustele.

⁶ 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).

6. [...]
7. [...] .
8. Seoses raske[...]veokitega võib liikmesriik kuni *[väljaannete talitus: lisada jõustumise kuupäev + kaheksa aastat]* kohaldada tee- või kasutusmaks üksnes selliste **raskeveokite** suhtes, mille maksimaalne lubatud täismass on vähemalt 12 tonni, kui ta leiab, et kohaldamisala laiendamine väiksema kui 12-tonnise maksimaalse lubatud täismassiga **raskeveokitele**:
- a) avaldaks liikluse ümbersuunamise tõttu olulist negatiivset mõju vabale liiklusvoole, keskkonnale, müratasemele, ummikute tekkele, tervisele või liiklusohutusele;
 - b) põhjustaks halduskulusid rohkem kui [...] **15 %** lisatuludest, mida kohaldamisala laiendamisega oleks saadud; **või**
 - c) **puudutaks sõidukikategooriat, mis ei põhjusta rohkem kui 10 % maksustatavatest taristukuludest.**

Liikmesriigid, kes otsustavad kohaldada tee- ja/või kasutusmaks üksnes selliste **raskeveokite** suhtes, mille maksimaalne lubatud täismass on vähemalt 12 tonni, teavitavad komisjoni oma otsusest ning põhjendavad seda.

- 8a. Kui teemakse kohaldatakse kõikide raskesõidukite suhtes, võivad liikmesriigid otsustada nõuda busside puhul sisse raskeveokitega võrreldes erineva protsendi nimetatud kuludest.**

9. [...]

10. [...] “;

(4) Artikkel 7a asendatakse järgmisega:

„Artikkel 7a

1. Kasutusmaksud peavad olema proportsionaalsed taristu kasutuse ajaga.
2. Kui kasutusmakse kohaldatakse raskesõidukite suhtes, peab taristu olema kättesaadav vähemalt järgmisteks ajavahemikeks: päev, nädal, kuu ja aasta. Igakuine maksumäär on kuni 10 % aastasest maksumäärast, nädalane maksumäär on kuni 5 % aastasest maksumäärast ja päevane maksumäär on kuni 2 % aastasest maksumäärast. **Liikmesriik võib kohaldada kõnealuses liikmesriigis registreeritud sõidukite suhtes ainult aastaseid maksumäärasid.**

Liikmesriigid määravad kasutusmaksud, sealhulgas halduskulud, kõikide raskesõidukite [...] puhul tasemel, mis ei ületa II lisas sätestatud maksimummäärasid.

3. Kui kasutusmakse kohaldatakse sõiduautode suhtes, peab taristu olema kättesaadav vähemalt järgmisteks ajavahemikeks: kümme päeva, kuu või kaks kuud või mõlemad ja aasta. Kahekuine maksumäär on kuni **33 %** aastasest maksumäärast [...] **ja** igakuine maksumäär on kuni **20 %** aastasest maksumäärast. [...] 10-päevane maksumäär on kuni **13 %** aastasest maksumäärast.

Liikmesriigid võivad taristu kasutamise ette näha ka muudeks ajavahemikeks. Sel juhul kohaldavad liikmesriigid maksumäärasid vastavalt võrdse kohtlemise põhimõttele, võttes arvesse kõiki asjassepuutuvaid tegureid, eelkõige aastast maksumäära ja teisi esimeses lõigus osutatud ajavahemikel kohaldatavaid määrasid, kasutusel olevaid süsteeme ja halduskulusid.

Kasutusmaksukavade puhul, mis on vastu võetud enne [***väljaannete talitus: lisada jõustumise kuupäev***], võivad liikmesriigid säilitada esimeses lõigus sätestatud piirmääradest suuremad määrad, kui need kehtisid enne seda kuupäeva, ja vastavad suuremad määrad teiste kasutuse ajavahemike jaoks, järgides võrdse kohtlemise põhimõtet. Nad peavad siiski vastama esimeses lõigus sätestatud piirmääradele ning teisele lõigule niipea, kui oluliselt muudetud tee- või kasutusmaksukord jõustub, ning hiljemalt [***väljaannete talitus: lisada jõustumise kuupäev + kaheksa aastat***].

4. Väikebusside ja [...] **väikeste tarbesõidukite** puhul järgivad liikmesriigid kas lõiget 2 või lõiget 3. Liikmesriigid [...] **võivad** siiski kehtestada väikebussidele ja **väikestele tarbesõidukitele erinevad** kasutusmaksud kui sõiduautodele [...].“

(4a) Artikkel 7b asendatakse järgmisega:

„Artikkel 7b

1. **Raskesõidukite** taristumaks põhineb taristu kulude katmise põhimõttel. Kaalutud keskmine **raskesõidukite** taristumaks on seotud asjaomase taristuvõrgu ehitus-, kasutus-, hooldus- ja arenduskuludega. Kaalutud keskmine taristumaks võib hõlmata ka turutingimustel põhinevat kapitalitulu ja/või kasumimarginaali.
2. Arvesse võetavad kulud vastavad teedevõrgule või teedevõrgu osale, kus **raskesõidukite** taristumaksu nõutakse, ja sõidukitele, mille suhtes taristumaksu kohaldatakse. Liikmesriigid võivad otsustada sisse nõuda üksnes teatava protsendi nimetatud kuludest.“

(5) Artikkel 7c asendatakse järgmisega:

„Artikkel 7c

1. Liikmesriigid võivad säilitada või kehtestada väliskulumaksu, mis on seotud liiklusest tulenevate õhusaastekulude, [...] mürasaastekulude või **CO₂-heitega seotud kuludega või [...] nende mis tahes kombinatsiooniga.**

Kui raskesõidukite õhu- ja mürasaaste puhul kohaldatakse väliskulumaksu, diferentseerivad [...] liikmesriigid seda ja [...] kehtestavad selle kooskõlas miinimumnõuetega ja meetoditega, mis on määratletud IIIa lisas, ning selle puhul järgitakse IIIb lisas sätestatud võrdlusväärtusi.

2. Arvesse võetavad kulud vastavad teedevõrgule või selle osale, kus väliskulumaksu nõutakse, ja sõidukitele, mille suhtes väliskulumaksu kohaldatakse. Liikmesriigid võivad otsustada sisse nõuda üksnes teatava protsendi nimetatud kuludest.
3. Liiklusest tuleneva õhusaastega seotud väliskulumaksu ei kohaldata raskesõidukite suhtes, mis vastavad kõige rangematele EURO heitenormidele.

Esimene lõik kaotab kehtivuse neli aastat pärast kuupäeva, mil hakati kohaldama eeskirju, millega kehtestati kõnealused normid.

- 3a. **Liikmesriik võib teha erandi artikli 7g-a lõike 1a kohasest nõudest diferentseerida taristumaksu või kasutusmaksu, kui kogutakse CO₂ väliskulumaksu ja seda diferentseeritakse vastavalt CO₂-heite väliskulumaksu võrdlusväärtustele, nagu on sätestatud IIIc lisas või rakendusaktis, millele on osutatud lõikes 3c.**

CO₂-heite väliskulumaksu võib kombineerida taristumaksuga, mida on diferentseeritud artikli 7g-a kohaselt.

- 3b. **Busside puhul võivad liikmesriigid otsustada kohaldada samu või madalamaid väärtusi, kui on sätestatud IIIc lisas.**

- 3c. Komisjon võtab kooskõlas artikli 9c lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega vastu rakendusaktid, et kehtestada CO₂-heite väliskulumaksu võrdlusväärtused artikli 7g-a lõikes 1a osutatud CO₂-heite klassi 2 ja 3 kuuluvate sõidukite puhul ning muuta neid väärtusi vähese heitega sõidukite puhul. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu ühe aasta jooksul pärast seda, kui komisjon avaldab esimest korda määruse (EL) 2019/1242 artikli 11 lõike 1 kohaselt CO₂-heite võrdlusandmed, mis on vajalikud IIIC lisas osutatud sõidukiklassi väliskuluväärtuste arvutamiseks.
- [3d. *välja jäetud*]
- 3e. Liikmesriik võib kohaldada CO₂-heite suhtes ka kõrgemaid väliskulumakse, kui IIIC lisas sätestatud võrdlusväärtused, tingimusel et seda tehakse mittediskrimineerival viisil ja et see ei ületa IIIC lisas sätestatud väärtusi rohkem kui kaks korda. Kui liikmesriigid käesolevat lõiget kohaldavad, põhjendavad nad oma otsust ja teatavad sellest komisjonile.
4. Väliskulumaksu suuruse kehtestab asjaomane liikmesriik. Kui liikmesriik määrab sel eesmärgil asutuse, on kõnealune asutus õiguslikult ja rahaliselt sõltumatu asutusest, kelle ülesanne on hallata ja koguda kõnealust maksu või selle osa.
5. Alates [...] [*väljaannete talitus: lisada jõustumise kuupäev + neli aastat*] kohaldavad maksu koguvad liikmesriigid raskesõidukite väliskulumaksu vähemalt selles võrgu osas, millele on osutatud artikli 7 lõikes 1, kus raskesõidukite tekitatud keskkonnakahju on [...] **kõige suurem.** [...] “⁷;

⁷ **Lisatakse uus põhjendus: Liikmesriikidel peaks olema võimalus piirata vajaduse korral väliskulumaksude kohaldamist raskesõidukite suhtes nende võrguosadega, kus kohaldatakse taristumakse.**

(5a) Artikkel 7d asendatakse järgmisega:

„Artikkel 7d

Kuue kuu jooksul pärast tulevaste ja rangemate EURO heitenormide vastuvõtmist esitab komisjon asjakohasel juhul seadusandliku ettepaneku vastavate võrdlusväärtuste kindlaksmääramiseks IIb lisas.“

(6) Lisatakse artikkel 7da:

„Artikkel 7da

1. Liikmesriigid võivad vastavalt V lisas sätestatud nõuetele kehtestada ummikumaksu oma teedevõrgu mis tahes osas, kus esineb ummikuid. Ummikumaksu võib kohaldada ainult nendel teelõikudel, kus esineb pidevalt ummikuid, ja üksnes ajavahemikel, mil ummikud enamasti esinevad.
2. Liikmesriigid määravad kindlaks lõikes 1 osutatud teelõigud ja ajavahemikud, võttes aluseks objektiivsed kriteeriumid, mis on seotud teedel ja nende ümbruses tekkivate ummikute suurusega, näiteks keskmine hiline mine või järjekorra pikkus.
3. Teedevõrgu mis tahes osas kehtestatud ummikumaksu kohaldatakse mittediskrimineerivalt kõigi sõidukikategooriate suhtes kooskõlas standardsete samaväärsuskordajatega, mis on esitatud V lisas. **Liikmesriigid võivad ummikumaksust teha täielikult või osaliselt erandi väikebussidele ja bussidele.**
4. Ummikumaks kajastab kulusid, mida sõiduk põhjustab teistele liiklejatele ja kaudselt kogu ühiskonnale [...] ning see **ei ületa** [...] ühegi teeliigi puhul VI lisas sätestatud **võrdlusväärtuseid ning see määratakse kindlaks vastavalt V lisas osutatud miinimumnõuetele. Kui liikmesriik kavatseb kohaldada kõrgemaid ummikumakse kui VI lisas kindlaks määratud võrdlusväärtused, siis teavitab ta sellest komisjoni vastavalt V lisas osutatud nõuetele.**

5. Liikmesriigid võtavad kasutusele asjakohased mehhanismid ummikumaksude mõju jälgimiseks ja nende taseme läbivaatamiseks. Maksud vaadatakse korrapäraselt läbi vähemalt iga kolme aasta järel, tagamaks, et need ei ole suuremad kui kõnealuses liikmesriigis esinevad ummikukulud nendel teelõikudel, mille suhtes on kehtestatud ummikumaks.“

(6a) artikli 7e lõiked 1 ja 2 asendatakse järgmistega:

- „1. Liikmesriigid kasutavad **raskesõidukite** taristumaksu maksimaalse taseme arvutamisel metoodikat, mis tugineb **artiklis 7b ja** III lisas sätestatud arvutamise üldpõhimõtetele.“
2. Kontsessiooni teemaksude puhul on maksimaalne **raskesõidukite** taristumaks samaväärne summaga, mis oleks saadud **artiklis 7b ja** III lisas sätestatud arvutamise üldpõhimõtetele tugineva metoodika kasutamisel saadud summaga, või sellest väiksem. Samaväärsust hinnatakse kontsessiooni laadile vastava, põhjendatud pika võrdlusperioodi alusel.“

(7) Artiklid 7f ja 7g asendatakse järgmisega:

„Artikkel 7f

1. Pärast komisjoni teavitamist võib liikmesriik lisada taristumaksule hinnalisandi teatavatel teelõikudel, kus esineb pidevalt ummikuid või mida kasutavad sõidukid põhjustavad märkimisväärset keskkonnakahju, kui on täidetud järgmised tingimused:
- a) hinnalisandist tekkinud lisatulu investeeritakse **transporditeenuste arendamise** rahastamisse **või** määruse (EL) nr 1315/2013 III peatükis määratletud põhivõrgu transporditaristu ehitamisse **või hooldamisse**, mis aitab otseselt kaasa ummikute või keskkonnakahju vähendamisele ning mis asuvad samas transpordikoridoris teelõiguga, mille suhtes hinnalisand kehtestatakse;

- 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 %; **kui kaks või enam liikmesriiki kohaldavad hinnalisandit samas koridoris, ei või hinnalisand ületada 50 %;**
 - c) hinnalisandi kohaldamisega ei kaasne kaubandusliku liikluse ebaõiglast kohtlemist võrreldes muude liiklejatega;
 - d) andmed hinnalisandi täpse kohaldamiskoha kohta ja tõendid punktis a osutatud põhivõrgukoridoride ehitamise rahastamise otsuse kohta esitatakse komisjonile enne hinnalisandi kohaldamist;
 - e) ajavahemik, mille jooksul hinnalisandit kohaldatakse, määratakse kindlaks ja piiritletakse eelnevalt ning eeldatavate tulude poolest on see kooskõlas hinnalisandist saadavast tulust kaasrahastatavate projektide rahastamiskavadega ja tulude-kulude analüüsiga.
- 1a. Piiriüleste projektide puhul võib hinnalisandit kohaldada vaid juhul, kui kõik projektiga seotud liikmesriigid on sellega nõus.
 - 2. Hinnalisandit võib kohaldada sellise taristumaksu suhtes, mis on diferentseeritud kooskõlas artikliga 7g, **7g-a** või 7ga.
 - 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 **3** osutatud **kontrollimenetlusega**.

4. [...]
5. Hinnalisandit ei tohi kohaldada teelõikudel, kus kohaldatakse ummikumaksu.

Artikkel 7g

1. [...] Taristumaksu võib diferentseerida selleks, et vähendada ummikuid, minimeerida taristule tekitatavat kahju, optimeerida asjaomase taristu kasutamist või parandada liiklusohutust, kui on täidetud järgmised tingimused:
- a) diferentseerimine on läbipaistev, avalikustatud ja kõigile kasutajatele võrdsel tingimustel kättesaadav,
 - b) diferentseeritakse sõltuvalt päevaajast, nädalapäevast või aastaajast,
 - c) ükski taristumaks ei ole üle 175 % suurem artiklis 7b osutatud kaalutud keskmise taristumaksu maksimaalsest tasemest,
 - d) tippkoormuse aeg, mille jooksul nõutakse ummikute vähendamise eesmärgil kõrgemaid taristumakse, ei ületa viit tundi päevas,
 - e) diferentseerimist kavandatakse ja kohaldatakse läbipaistvalt ja tulusid mõjutamata ummikutega teelõigu suhtes, pakkudes madalamaid teemaksumäärasid [...] **liiklejatele**, kes liiklevad tippkoormusevälisel ajal, ning kõrgemaid teemaksumäärasid [...] **liiklejatele**, kes liiklevad samal teelõigul tippkoormuse ajal,
 - f) **asjaomase teelõigu suhtes ummikmaksu ei kohaldata.**

Liikmesriik, kes soovib sellist diferentseerimist kehtestada või kehtivat korda muuta, teavitab sellest komisjoni ja esitab talle vajaliku teabe tagamaks, et tingimused on täidetud.

2. Kuni kohaldatakse artiklis 7g-a osutatud taristumaksude ja kasutajamaksude diferentseerimist raskesõidukite puhul [...], diferentseerivad liikmesriigid taristumaksu vastavalt sõiduki EURO heitgaasiklassile nii, et ükski taristumaks ei ole üle 100 % suurem samast, kõige rangematele heitenormidele vastavatelt samaväärsetelt sõidukitelt nõutavast maksust. **Kui taristumaksud ja kasutajamaksud on diferentseeritud vastavalt artiklile 7g-a, lõpetavad liikmesriigid EURO heitgaasiklassil põhineva diferentseerimise.** [...]

Liikmesriigid võivad kohaldada heitevabade sõidukite suhtes 75 % maksude vähendamist võrreldes kõige rangematele heitenormide alusel nõutava maksuga alates [väljaannete talitus: lisada käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäev].

Liikmesriik võib siiski teha erandeid taristumaksu diferentseerimise nõudest mis tahes järgmisel juhul:

- i) see kahjustaks oluliselt teemaksusüsteemide sidusust tema territooriumil;
- ii) asjaomase teemaksusüsteemi puhul ei oleks sellise diferentseerimise kasutuselevõtmine tehniliselt praktiline;
- iii) see tooks kaasa enim saastavate sõidukite ümbersuunamise koos selle negatiivse mõjuga liiklusohutusele ja rahvatervisele;
- iv) teemaks sisaldab väliskulumaksu.

Kõigist sellistest eranditest teatatakse komisjonile.

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

4. Käesolevas artiklis osutatud diferentseerimise eesmärk ei tohi olla täiendava tulu saamine.

- (7a) Lisatakse järgmine artikkel 7g-a:

„Artikkel 7g-a

1. Liikmesriigid diferentseerivad raskesõidukite taristu- ja kasutusmaks kooskõlas käesoleva artikliga.

Diferentseerimist kohaldatakse raskesõidukite allrühma suhtes kahe aasta möödumisel selle allrühma jaoks asjakohase rakendusakti jõustumisest, nagu on osutatud lõikes 2 või 3.

Alates osutatud kuupäevast lõpetavad liikmesriigid artiklis 7g sätestatud EURO heitgaasiklassil põhineva diferentseerimise asjaomase raskesõiduki suhtes.

- 1a. Liikmesriigid kehtestavad iga raskesõidukitüübi jaoks järgmised CO₂-heite klassid:

- a) CO₂-heite klass 1 – sõidukid, mis ei kuulu ühtegi punktides b–e osutatud CO₂-heite klassi;
- b) CO₂-heite klass 2 – sõidukid, mille CO₂-heide on väiksem kui nende konkreetse veokite allrühma teine võrdlusväärtus või sellega võrdne, kuid mis ei kuulu ühtegi punktides c–e osutatud CO₂-heite klassi;
- c) CO₂-heite klass 3 – sõidukid, mille CO₂-heide on väiksem kui nende konkreetse veokite allrühma esimene võrdlusväärtus või sellega võrdne, kuid mis ei kuulu ühtegi punktides d–e osutatud CO₂-heite klassi;

- d) CO₂-heite klass 4 – määruse (EL) 2019/1242 artikli 3 punktis 12 määratletud vähese heitega raskesõidukid;
- e) CO₂-heite klass 5 – heitevabad sõidukid

1b. CO₂-heite klassi 1 kuuluvate raskesõidukite suhtes kohaldatakse asjaomases sõidukikategoorias kohaldatavat kõrgeimat taristumaksu või kasutusmaksu määra. Vähendatud tasusid kohaldatakse CO₂-heite klassidesse 2, 3, 4 ja 5 kuuluvate sõidukite suhtes järgmiselt:

- CO₂-heite klass 2 – 5–15 % vähendamine võrreldes CO₂-heite klassi 1 suhtes kohaldatava maksuga;
- CO₂-heite klass 3 – 15–30 % vähendamine võrreldes CO₂-heite klassi 1 suhtes kohaldatava maksuga;
- CO₂-heite klass 4 – 30–50 % vähendamine võrreldes CO₂-heite klassi 1 suhtes kohaldatava maksuga;
- CO₂-heite klass 5 – 50–75 % vähendamine võrreldes CO₂-heite klassi 1 suhtes kohaldatava maksuga.

2. Määruse (EL) 2019/1242 artikli 2 lõike 1 punktides a–d osutatud raskeveokite jaoks kehtestab komisjon rakendusaktidega artikli 2 lõikes 30 määratletud esimese võrdlusväärtuse ja artikli 2 lõikes 31 määratletud teise võrdlusväärtuse kooskõlas artikli 9c lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega. Need võrdlusväärtused põhinevad määruse (EL) 2019/1242 artikli 1 teises lõigus osutatud seireandmetel. Komisjon võtab sellised rakendusaktid vastu 6 kuu jooksul pärast määruse (EL) 2019/1242 artikli 3 punktis 1 määratletud CO₂-võrdlusheite avaldamist, mis on asjakohane konkreetse raskesõidukite allrühma puhul.

Lisaks võtab komisjon kooskõlas artikli 9c lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse uued võrdlusväärtused 6 kuu jooksul pärast seda kui on jõustunud CO₂-võrdlusheite mis tahes asjakohane kohandamine, mis on vastu võetud vastavalt määruse 2019/1242 artikli 11 lõikele 2.

3. Lõikega 2 hõlmamata raskeveokite puhul kehtestab komisjon rakendusaktidega esimese ja teise võrdlusväärtuse määrase (EL) 2018/956 artikli 10 kohaselt avaldatud iga raskeveokite rühma CO₂-heite põhjal. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 9c lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega ning ühe aasta jooksul pärast määruse (EL) 2018/956 kohast andmete esitamist komisjonile.

Komisjon kasutab CO₂ heiteklassi 4 kehtestamiseks määruse (EL) 2019/1242 I lisa punktis 3 kirjeldatud metoodikat.

4. Kooskõlas artikli 9c lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega võtab komisjon vastu rakendusaktid, et kohandada lõigetes 2 ja 3 osutatud sõidukite puhul viimaste seireandmete alusel artikli 2 lõigetes 30 ja 31 määratletud protsentiili väärtuseid lõikes 1a osutatud CO₂-heite klasside piiritlemiseks. Esimene rakendusakt võetakse vastu 31. detsembriks 2026 ja seejärel iga viie aasta järel.

Kohandatud väärtusi hakatakse kohaldama 12 kuud pärast kõnealuse rakendusakti jõustumist.

7. Käesolevas artiklis osutatud diferentseerimise eesmärk ei tohi olla täiendava tulu saamine.“

- (8) Lisatakse artikkel 7ga:

„Artikkel 7ga

1. Kergsõidukite puhul võivad liikmesriigid tee- ja kasutusmaks diferentseerida vastavalt sõiduki keskkonnatoimele, nagu see on määratletud CO₂ koguheitena või CO₂ koguheite kaalutud keskmisena ja märgitud sõiduki vastavustunnistuse kirjes 49 ja EURO heitenormides.

Madalamaid määrasid kohaldatakse sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite suhtes, kui on täidetud mõlemad järgmistest tingimustest:

- a) nende CO₂-eriheide, mis on kindlaks määratud vastavalt komisjoni määrusele (EL) 2017/1151⁸, peab olema null või väiksem järgmistest tasemetest:
 - i) ajavahemikuks 2021–2024 Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/631⁹ I lisa vastava A ja B osa punkti 4 kohaselt iga tootja kohta kindlaks määratud eriheite sihttasemete keskmine, mida on kaalutud kõnealusel aastal registreeritud uute sõiduautode või väikeste tarbesõidukite arvuga;
 - ii) ajavahemikuks 2025–2029 ELi sõidukipargi heite sihttasemed, mis on kindlaks määratud vastavalt kõnealuse määruse I lisa A ja B osa punktile 6.1.1;
 - iii) alates 2030. aastast ELi sõidukipargi heite sihttasemed, mis on kindlaks määratud vastavalt kõnealuse määruse I lisa A ja B osa punktile 6.1.2.
- b) nende saasteainete heitkogused, mis on kindlaks määratud vastavalt komisjoni määrusele (EL) 2017/1151, peavad vastama käesoleva direktiivi VII lisa tabelile.

⁸ Komisjoni 1. juuni 2017. aasta määrus (EL) 2017/1151, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite heitmetega (Euro 5 ja Euro 6) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust, ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ ning komisjoni määrust (EÜ) nr 692/2008 ja komisjoni määrust (EL) nr 1230/2012 ja tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrus (EÜ) nr 692/2008.

⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrus (EL) 2019/631, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heite normid ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011.

3. Kui sõidukijuht või vajaduse korral veoettevõtja või **asjakohasel juhul Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse (EETS) osutaja** ei suuda kontrollimise korral sõiduki heitetaset kindlaks teha, võivad liikmesriigid kohaldada teemakse või iga-aastaseid kasutusmaks kuni kõrgeima nõutava tasemeni.“
- (9) Artiklit 7h muudetakse järgmiselt:
- a) lõike 1 sissejuhatav lõik asendatakse järgmisega:
- „Vähemalt kuus kuud enne uue või oluliselt muudetud taristumaksusüsteemi rakendamist saadavad liikmesriigid komisjonile:“;
- aa) Lisatakse järgmine lõige 1a:
- „1a. Kooskõlas lõikega 1 komisjonile teabe saatmisel võib liikmesriik ette näha või lisada rohkem kui ühe taristumaksusüsteemi muudatuse. Sellise kavandatud muudatuse rakendamise suhtes, millest komisjoni on juba teavitatud, ei kohaldata lõike 1 sätteid.“
- b) lõige 3 asendatakse järgmisega:
- „3. Enne uue või oluliselt muudetud väliskulumaksusüsteemi rakendamist teavitavad liikmesriigid komisjoni asjaomasest võrgust ning maksumääradest sõidukikategooria ja heitgaasiklassi kaupa **ning asjakohasel juhul teavitavad komisjoni vastavalt IIIa lisa punktile 2 või V lisa punktile 2.**“;
- c) lõige 4 jäetakse välja.

(10) Artiklit 7i muudetakse järgmiselt:

a) lõike 2 punktid b ja c asendatakse järgmistega:

- „b) sellised allahindlused või maksuvähendused kajastavad tegelikku halduskulude kokkuhoidu sagedaste kasutajate kohtlemisel võrreldes juhuslike kasutajatega;
- c) allahindlused või maksuvähendused ei ületa 13 % taristumaksust, mida tasuvad samaväärsed allahindluse ja maksuvähenduse tingimustele mittevastavad sõidukid.“;

aa) Lisatakse järgmine lõige 2a:

„2a. Liikmesriigid võivad ette näha sõiduautode taristumaksu allahindlusi või vähendusi sagedaste kasutajate puhul, eelkõige hajutatud asulates ja linnade äärealadel. Sagedastele kasutajatele tehtud allahindlusest tingitud tulude vähenemist ei kompenseerita teiste harvemate kasutajate arvelt.“

b) lõiget 3 muudetakse järgmiselt:

„3. Kooskõlas artikli 7g lõike 1 punktis b [...] 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 ärintulu tasuvus, kui need konkureerivad otseselt muude transpordiliikidega. Sellest tulenev maksustamisstruktuur on lineaarne, proportsionaalne, avalikustatud ja kõigile kasutajatele võrdsetel tingimustel kättesaadav ega tekita teistele kasutajatele lisakulusid kõrgemate teemaksude näol.“

(11) Artiklit 7j muudetakse järgmiselt:

a) lõike 1 teine lause asendatakse järgmisega:

„Sel eesmärgil teevad liikmesriigid koostööd, et näha ette meetodid, mille abil teekasutajad saavad tavapäraseid makseviise kasutades tasuda tee- ja kasutusmakse ööpäevaringselt vähemalt **elektrooniliselt või** põhilistes müügipunktides nii neid makse kohaldavates liikmesriikides kui ka neist väljaspool. **Liikmesriigid ei ole kohustatud tagama füüsilisi tasumiskohti.**“;

b) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„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. **Teekasutaja võib nõustuda kviitungi esitamata jätmisega.**“;

c) lõike 4 esimene lause asendatakse järgmisega:

„Kui see on majanduslikult otstarbekas, kehtestavad liikmesriigid väliskulumaksu ja ummikumaksu ning koguvad neid direktiivi [...] **(EL) 2019/520** artikli 3 lõike 1 [...] **sätetele** vastava elektroonilise **teemaksu kogumise** süsteemi abil.“

(12) Artikkel 7k asendatakse järgmisega:

„Artikkel 7k

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.“

(13) Artiklis 8 asendatakse lõike 2 punktid a ja b järgmisega:

- [...] [...] „a) ühise kasutusmaksu tasumine võimaldab juurdepääsu võrkudele, mille on määratlenud osalevad liikmesriigid kooskõlas artikli 7 lõigetega 1 ja 2;
- b) osalevad liikmesriigid määravad ühised kasutusmaksumäärad, mis ei ületa artiklis 7a osutatud maksimummäärasid;“

(14) Artiklit 9 muudetakse järgmiselt:

- a) lõike 2 teine lõik jäetakse välja;

[...] [...] [...] [...] [...] .“;

(14a) Artiklisse 9c lisatakse järgmine lõige 3:

„3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.“

(15) Artiklid 9d ja 9e asendatakse järgmisega:

„Artikkel 9d

Komisjonil on õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte kooskõlas artikliga 9e, et muuta 0 lisa, **IIIa lisa jaotiste 4.1 ja 4.2 valemeid ning** IIIb lisa [...] 1. tabelis esitatud summasid, et kohandada neid teaduse ja tehnika arenguga.

Artikkel 9e

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artiklis 9d osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile [...] **viieks aastaks alates [väljaannete talitus: lisada 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.**

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artiklis 9d [...] osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.
 4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016 institutsioonivahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.
 5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
 6. Artikli 9d [...] alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.“
- (16) Artiklid 9f ja 9g jäetakse välja;
- (17) Artikkel 10a asendatakse järgmisega:

„Artikkel 10a“

1. II lisa sätestatud summasid eurodes ning IIIb lisa 1. [...] tabelis sätestatud summasid sentides kohandatakse iga kahe aasta tagant, et võtta arvesse komisjoni (Eurostati) avaldatud kogu ELi hõlmava ühtlustatud tarbijahinnaindeksi (välja arvatud energia ja töötlemata toiduained) muutumist. Esimene kohandus tehakse 31. märtsil [***väljaannete talitus: lisada aasta pärast kaht aastat käesoleva direktiivi jõustumisest***].

Summasid kohandatakse automaatselt, [...] **kohandades** baassummat eurodes või sentides nimetatud indeksi muutusega protsentides. Saadud summad ümardatakse II lisa puhul täissummani euros ning IIIb lisa puhul ümardatakse sendid kümnendiktäpsusega.

2. Komisjon avaldab lõikes 1 osutatud kohandatud summad *Euroopa Liidu Teatajas* selle aasta 31. märtsiks, mis järgneb lõikes 1 osutatud kahele kalendriaastale. Kohandatud summad jõustuvad avaldamisele järgneva kuu esimesel päeval.“

(18) Artikkel 11 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 11

1. Liikmesriigid avaldavad [...] **iga viie aasta tagant** koondaruande nende territooriumil kehtivate tee- ja kasutusmaksude kohta [...].
2. Lõike 1 kohaselt avaldatud aruanne sisaldab järgmist:
 - a) sõidukiklassi, teeliigi ja ajavahemiku iga kombinatsiooni puhul sissenõutud väliskulumaks;
 - b) taristumaksu **ja kasutusmaksude** diferentseerimine sõltuvalt **sõidukikategooriast** ja **raskesõiduki** tüübist;
 - c) kaalutud keskmine [...] taristumaks ja taristumaksu [...] kaudu saadud kogutulu [...];
 - d) väliskulumaksu kaudu saadud kogutulu;
 - e) ummikumaksu kaudu saadud kogutulu;

- f) tee- ja/või kasutusmaksu kaudu saadud kogutulu;
- g) teave käesoleva direktiivi kohaldamisel saadud tulu kohta ning kuidas see on võimaldanud liikmesriigil täita artikli 9 lõikes 2 [...] osutatud eesmäärke;

[...]

[...]

3. [...] [...] [...] [...]

4. [...]

5. [...] “;

([...]**19**) Lisasid muudetakse järgmiselt:

- a) 0, IIIa, IIIb ja IV lisa muudetakse vastavalt käesoleva direktiivi lisas sätestatule.
- b) Lisatakse **IIIc**, V, VI ja VII lisa vastavalt käesoleva direktiivi lisas sätestatule.

Artikkel 2

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt [*väljaannete talitus: lisada jõustumise kuupäev + kaks aastat*]. Nad edastavad kõnealuste õigus- ja haldusnormide teksti viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need sätted vastu võtavad, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastu võetud põhiliste õigusnormide teksti.

Artikkel 3

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

Artikkel 4

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel Nõukogu nimel
president eesistuja

(1) Lisasid 0, III, IIIa, IIIb ja IV muudetakse järgmiselt:

a) lisa 0 jaotist 3 muudetakse järgmiselt:

[...] [...] [...] iii) lisatakse järgmine tekst:

„Euro VI kohased heitkoguste piirnormid

	Piirnormid							
	CO (mg/kWh)	Süsivesini ke koguheide (THC) (mg/kWh)	Mittemeta ansed süsivesini kud (NMHC) (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Tahkete osakeste mass (mg/kWh)	Tahkete osakeste arv (#/kWh)
WHSC (CI)	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHTC (CI)	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI)	4000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Märkus:

PI = ottomootor.

CI = diiselmootor.

(1) NO₂ komponendi lubatud taseme NO_x piirnormis võib kindlaks määrata hiljem.“;

b) III lisa muudetakse järgmiselt:

i) 2. jagu muudetakse järgmiselt:

- punkti 2.1 kuues taane asendatakse järgmisega:

„- Raskesõidukite tekitatud kulud jaotatakse objektiivselt ja läbipaistvalt, võttes arvesse raskesõidukite liikluse osakaalu teedevõrgu koguliikluses ja seonduvaid kulusid. Raskesõidukite poolt läbitud kilomeetreid võib sel eesmärgil korrigeerida objektiivselt põhjendatavate samaväärsuskordajatega, näiteks punktis 4 sätestatud samaväärsuskordajad¹⁰.“

- punkti 2.2 teine taane asendatakse järgmisega:

„- 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 samaväärsuskordajatega.“;

ii) 4. jaotise pealkiri ja esimene taane asendatakse järgmisega:

„4. RASKESÕIDUKITE OSAKAAL LIIKLUSES, SAMAVÄÄRSUSKORDAJAD JA KORREKTSIOONIMEHCHANISM

– Et asjakohaselt arvesse võtta raskesõidukite kasutamisest tulenevaid suurenenud taristu ehituse ja remondi kulusid, peab teemaksude arvutamine põhinema raskesõidukite poolt tegelikult läbitud kilomeetrite või prognoositavalt läbitavate kilomeetrite osakaalul kogu liiklusest, mida võib soovi korral samaväärsuskordajatega korrigeerida.“;

¹⁰ Liikmesriigid võivad samaväärsuskordajate kohaldamisel arvesse võtta järkjärgulist teedeehitust või kasutada pikaajalisel elutsüklil põhinevat lähenemisviisi.

- c) IIIa lisa asendatakse järgmisega:

„IIIa LISA

VÄLISKULUMAKSUGA MAKSUSTAMISE MIINIMUMNÕUDED

Käesolevas lisas sätestatakse väliskulumaksuga maksustamise ja kui see on asjakohane, maksimaalse kaalutud keskmise väliskulumaksu arvutamise miinimumnõuded.

1. Asjaomased teedevõrgu osad

Liikmesriigid määravad täpselt kindlaks oma teedevõrgu osa või osad, mille suhtes kohaldatakse väliskulumaksu.

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 heiteandmekogude ja liikluse mahtudega ning müra osas direktiiviga 2002/49/EÜ, **või muude võrdväärsete andmeallikatega**, või
- väliskulumaksu kehtestamisel selliselt koostatud teedevõrgu muudes osades võiks olla negatiivne mõju keskkonnale või liiklusohutusele või väliskulumaksuga maksustamisega ja selle kogumisega kaasneksid ebaproportsionaalsed kulud.

2. Maksuga hõlmatavad sõidukid, teed ja ajavahemik

Kui liikmesriik kavatseb kohaldada kõrgemaid väliskulumakse kui IIIb või IIIc lisas kindlaks määratud võrdlusväärtused, siis ta teatab komisjonile sõidukite klassifikatsiooni, vastavalt millele väliskulumaks varieerub. **Vajaduse korral** [...] 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 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 teatesse.

3. Maksusumma

Käesolevat jaotist kohaldatakse juhul, kui liikmesriik kavatseb kohaldada IIIb või IIIc lisas sätestatud võrdlusväärtusest kõrgemat väliskulumaksu.

Liikmesriik või, kui see on asjakohane, sõltumatu asutus, määrab **vastavalt vajadusele** iga sõidukiklassi, teeliigi ja ajavahemiku kohta ühe konkreetse summa. Maksustamisstruktuur peab olema läbipaistev, avalikustatud ja kõigile kasutajatele võrdsetel tingimustel kättesaadav. Avalikustamine peaks toimuma õigeaegselt enne rakendamist. Kõik näitajad, andmed ja muu eri väliskuluelementide arvutamise mõistmiseks vajalik teave avalikustatakse.

Maksu kehtestamisel juhindub liikmesriik või, kui see on asjakohane, sõltumatu asutus tõhusa hinnakujunduspoliitika põhimõttest, mille kohaselt hind on ligilähedane maksustatava sõiduki kasutamisega seotud sotsiaalsetele piirkuludele.

Maksu kehtestamisel võetakse arvesse liikluse ümbersuundumisega kaasnevat ohtu ja ümbersuunamise negatiivset mõju liiklusohutusele, keskkonnale ja ummikute tekkele ning kõnealuste ohtude leevendamise võimalusi.

Liikmesriik või, kui see on asjakohane, sõltumatu asutus, kontrollib maksustamiskava tõhusust maanteetranspordist tuleneva keskkonnakahju vähendamisel. Vajaduse korral kohandab liikmesriik iga kahe aasta järel maksustamisstruktuuri ja teatava sõidukiklassi, teeliigi ja ajavahemiku kohta kehtestatud konkreetset maksusummat vastavalt transpordi pakkumise ja nõudluse muutustele.

4. Väliskuluelemendid

4.1. Liiklusest tulenevad õhusaastekulud

Kui liikmesriik kavatseb kohaldada kõrgemaid väliskulumakse kui IIIb lisas sätestatud võrdlusväärtused, arvutab liikmesriik või, kui see on asjakohane, sõltumatu asutus liiklusest tulenevad sissenõutavad õhusaastekulud järgmise valemi abil:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}$$

kus:

- PCV_{ij} = õhusaastekulud sõidukiklassi i puhul teeliigil j (eurot sõidukilomeetri kohta)
- EF_{ik} = saasteaine k ja sõidukiklassi i heitetegur (grammi sõidukilomeetri kohta)
- PC_{jk} = saasteainega k seotud rahaline kulu teeliigi j puhul (eurot grammi kohta)

Heitetegurid on samad, mida liikmesriik kasutas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2016/2284 (mis käsitleb teatavate õhusaasteainete riiklike heitkoguste vähendamist) ettenähtud siseriiklike heiteandmekogude kehtestamisel¹¹ (milleks kasutatakse EMEP/EEA õhusaasteainete heiteinventuuri juhendit¹²). Saasteainetega seotud rahalise kulu määrab kindlaks liikmesriik või, kui see on asjakohane, artikli 7c lõikes 4 osutatud sõltumatu asutus, kasutades teaduslikult tõendatud meetodeid.

Liikmesriik või, kui see on asjakohane, sõltumatu asutus võib kohaldada õhusaastekulude väärtuse arvutamisel teaduslikult tõendatud alternatiivmeetodeid, mille puhul kasutatakse õhusaasteainete mõõtmise andmeid ja õhusaasteainetega seotud rahalise kulu kohalikku väärtust.

4.2. Liiklusest tulenevad mürakulud

Kui liikmesriik kavatseb kohaldada kõrgemaid väliskulumakse kui IIIb lisas sätestatud võrdlusväärtused, arvutab liikmesriik või, kui see on asjakohane, sõltumatu asutus liiklusest tulenevad sissenõutavad õhusaastekulud järgmiste valemite abil:

$$NCV_j \text{ (daily)} = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j \text{ (day)} = a \times NCV_j$$

$$NCV_j \text{ (night)} = b \times NCV_j$$

¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/2284, mis käsitleb teatavate õhusaasteainete riiklike heitkoguste vähendamist, millega muudetakse direktiivi 2003/35/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2001/81/EÜ (ELT L 344, 17.12.2016, lk 1).

¹² Euroopa Keskkonnaagentuuri metoodika on kättesaadav veebilehel:
<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>

kus:

-	$NCV_j =$		mürakulud ühe raskeveoki puhul teeliigil j (eurot sõidukilomeetri kohta)
-	$NC_{jk} =$		mürakulud inimese kohta, kes puutub teeliigil j kokku müratasemega k (eurot inimese kohta)
-	$POP_k =$		iga päev müratasemega k kokku puutuvate elanike arv kilomeetri kohta (inimest kilomeetri kohta)
-	$WADT =$		kaalutud keskmine liiklustihedus päevas (sõiduautoekvivalent)
-	a ja b		on liikmesriikide määratud kaalutegur, nii et saadav kaalutud keskmine müramaks sõidukilomeetri kohta vastaks NCV_j (päeval).

Liiklusest tulenev mürasaaste on seotud selle mõjuga maantee ääres tegutsevate kodanike tervisele.

Müratasemega k kokkupuutuvate elanike arv saadakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/49/EÜ artikli 7 kohastest strateegilistest mürakaartidest¹³ või **muudest võrdväärsetest andmeallikatest**.

Müratasemega k kokkupuutumise kulu inimese kohta määrab kindlaks liikmesriik või, kui see on asjakohane, sõltumatu asutus, kasutades teaduslikult tõendatud meetodeid.

¹³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. juuni 2002. aasta direktiiv 2002/49/EÜ, mis on seotud keskkonnamüra hindamise ja kontrollimisega (EÜT L 189, 18.7.2002, lk 12).

Igapäevase kaalutud keskmise liiklustiheduse puhul eeldatakse raskeveokite ja sõiduautode vahelist samaväärsustegurit e, mis on tuletatud keskmise sõiduauto ja keskmise raskeveoki müratasemest, võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. aprilli 2014. aasta määrust (EL) nr 540/2014 mootorsõidukite ja varusummutisüsteemide mürataseme kohta, millega muudetakse direktiivi 2007/46/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 70/157/EMÜ.

Liikmesriik või, kui see on asjakohane, sõltumatu asutus võib kehtestada diferentseeritud müramaksud, et soodustada vaiksemate sõidukite kasutamist, tingimusel et see ei põhjusta välisriigi sõidukite diskrimineerimist.

4.3. Liiklusest tuleneva CO₂-heitega seotud kulud

Kui liikmesriik kavatseb suhtes kohaldada IIIc lisas sätestatud võrdlusväärtustest kõrgemat CO₂-heite väliskulumaksu, arvutab kõnealune liikmesriik või, kui see on asjakohane, sõltumatu asutus sissenõutavad kulud teaduslike tõendite alusel, kasutades lähenemisviisi, mis põhineb kuludel, mida oleks võinud vältida, võttes arvesse ja selgitades eelkõige järgmisi aspekte:

- heite sihttaseme valik;
- leevendamisvõimaluste hindamine;
- lähtestsenaariumi hindamine;
- riski ja kahjumi vältimine;
- kapitali osakaal.

Vähemalt kuus kuud enne sellise CO₂-heite väliskulumaksu rakendamist teavitab liikmesriik sellest komisjoni.“;

- d) IIIb lisa asendatakse järgmisega:

„IIIb LISA

VÄLISKULUMAKSU VÕRDLUSVÄÄRTUSED

Käesolevas lisa sätetatakse väliskulumaksu võrdlusväärtused, sealhulgas õhusaaste ja müraga seotud kulud.

Tabel 1: väliskulumaksu võrdlusväärtused raskeveokite puhul

<i>Sõidukiklass</i>	<i>Senti sõidukilomeetri kohta</i>	Linnalähised⁽¹⁾	Linnadevahelised⁽²⁾
<i>Rasked kaubaveokid, mille maksimaalne lubatud täismass on vähem kui [...] 12 tonni või millel on kaks telge</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 18,6	[...] 9,9
	<i>EURO I</i>	[...] 12,6	[...] 6,4
	<i>EURO II</i>	[...] 12,5	[...] 6,3
	<i>EURO III</i>	[...] 9,6	[...] 4,8
	<i>EURO IV</i>	[...] 7,3	[...] 3,4
	<i>EURO V</i>	[...] 4,4	[...] 1,8
	<i>EURO VI</i>	[...] 2,3	[...] 0,5
	<i>Vähem saastav kui EURO VI, sealhulgas heitevabad sõidukid</i>	[...] 2,0	0,3
<i>Raskeveokid, mille maksimaalne lubatud täismass on [...] 12–18 tonni või millel on kolm</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 24,6	[...] 13,7
	<i>EURO I</i>	[...] 15,8	[...] 8,4
	<i>EURO II</i>	[...] 15,8	[...] 8,4
	<i>EURO III</i>	[...] 12,5	[...] 6,6

<i>telge</i>	<i>EURO IV</i>	[...] 9,2	[...] 4,5
	<i>EURO V</i>	[...] 5,6	[...] 2,7
	<i>EURO VI</i>	[...] 2,8	[...] 0,7
	<i>Vähem saastav kui EURO VI, sealhulgas heitevabad sõidukid</i>	[...] 2,3	0,3
<i>Raskeveokid, mille maksimaalne lubatud täismass on [...] 18–32 tonni või millel on neli telge</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 27,8	[...] 15,8
	<i>EURO I</i>	[...] 20,4	[...] 11,3
	<i>EURO II</i>	[...] 20,4	[...] 11,2
	<i>EURO III</i>	[...] 16,3	[...] 8,9
	<i>EURO IV</i>	[...] 11,8	[...] 6,0
	<i>EURO V</i>	[...] 6,6	[...] 3,4
	<i>EURO VI</i>	[...] 3,1	0,8
	<i>Vähem saastav kui EURO VI, sealhulgas heitevabad sõidukid</i>	2,5	0,3
<i>Raskeveokid, mille maksimaalne lubatud täismass on üle [...] 32 tonni või millel on viis või rohkem telge</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 33,5	[...] 19,4
	<i>EURO I</i>	[...] 25,0	[...] 14,1
	<i>EURO II</i>	[...] 24,9	[...] 13,9
	<i>EURO III</i>	[...] 20,1	[...] 11,1
	<i>EURO IV</i>	[...] 14,2	[...] 7,5

	<i>EURO V</i>	[...] 7,6	[...] 3,8
	<i>EURO VI</i>	[...] 3,4	[...] 0,8
	<i>Vähem saastav kui EURO VI, sealhulgas heitevabad sõidukid</i>	[...] 2,8	0,3

- (1) „linnalähine“ tähendab alasid, kus rahvastikutihedus on 150–900 elanikku/km² (rahvastikutiheduse mediaan on 300 inimest/km²).
- (2) „linnadevaheline“ tähendab alasid, kus rahvastikutihedus on alla 150 elanikku/km².

[Tabel on välja jäetud]

Tabelis [...] 1 [...] esitatud väärtusi võib korrutada maksimaalselt 2-ga mägiapiirkondades ja linnastute ümbruses, kui see on õigustatud saaste vähesema hajumise, teekalde või kõrgusega või õhutemperatuuri inversiooniga.“;

da) Lisatakse uus IIIc lisa:

„IIIc LISA

VÄLISKULUMAKSU VÕRDLUSVÄÄRTUSED CO₂-HEITE PUHUL

Käesolevas lisas sätestatakse väliskulumaksu võrdlusväärtused, võttes arvesse CO₂-heitega seotud kulusid.

Tabel 1: CO₂-heitega seotud väliskulumaksu võrdlusväärtused raskeveokite puhul

Sõidukiklass	Senti sõidukilomeetri kohta	Linnadevahelised teed (sealhulgas kiirteed)
Rasked kaubaveokid, mille maksimaalne lubatud täismass on vähem kui 12 tonni või millel on kaks telge	EURO 0	4,5
	EURO I	4,0
	EURO II	4,0
	EURO III	4,0
	EURO IV	4,0
	EURO V	4,0
	EURO VI	4,0
	Vähese heitega sõidukid	2,0
	Heitevabad sõidukid	0
Raskeveokid, mille maksimaalne lubatud täismass on 12–18 tonni	EURO 0	6,0
	EURO I	5,2
	EURO II	5,2
	EURO III	5,2

või millel on kolm telge	EURO IV	5,0
	EURO V	5,0
	EURO VI	5,0
	Vähese heitega sõidukid	2,5
	Heitevabad sõidukid	0

Sõidukiklass	Senti sõidukilomeetri kohta	Linnadevahelised teed (sealhulgas kiirteed)
Raskeveokid, mille maksimaalne lubatud täismass on 18–32 tonni või millel on neli telge	EURO 0	7,9
	EURO I	6,9
	EURO II	6,9
	EURO III	6,9
	EURO IV	6,7
	EURO V	6,7
	EURO VI	6,7
	Vähese heitega sõidukid	3,4
	Heitevabad sõidukid	0
Raskeveokid, mille maksimaalne lubatud täismass on üle 32 tonni	EURO 0	9,1
	EURO I	8,1
	EURO II	8,1
	EURO III	8,1

või millel on viis või rohkem telge	EURO IV	8,0
	EURO V	8,0
	EURO VI	8,0
	Vähese heitega sõidukid	4,0
	Heitevabad sõidukid	0

- e) IV lisa tabel „Liigendsõidukid (poolhaagisautorongid ja autorongid)“ asendatakse järgmisega:

„LIIGENDSÕIDUKID (POOLHAAGISAUTORONGID JA AUTORONGID)“

Õhkvedrustusega või sellega samaväärseks peetava vedrustusega veoteljed	Muu vedrustustüübiga veoteljed	Kahjuklass
Telgede arv ja suurim lubatud täismass (tonnides)	Telgede arv ja suurim lubatud täismass (tonnides)	

Minimaalselt	Maksimaalselt	Minimaalselt	Maksimaalselt	
<i>2 + 1 telge</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<i>2 + 2 telge</i>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			

<i>2 + 3 telge</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>2 + 4 telge</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 1 telge</i>				II
30	30	30	32	
32	35			
		32	35	III
<i>3 + 2 telge</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			

<i>3 + 3 telge</i>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
<i>7 telge</i>				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
<i>Vähemalt 8 [...]</i>				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III ^{cc}

- (2) Lisatakse V, VI ja VII lisa:

„V LISA

UMMIKUMAKSUGA MAKSUSTAMISE MIINIMUMNÕUDED

Käesolevas lisas sätestatakse ummikumaksuga maksustamise miinimumnõuded.

1. Ummikumaksuga maksustavad võrgu osad, hõlmatavad sõidukid ja ajavahemikud

Liikmesriigid määravad täpselt kindlaks järgmise:

- a) selline osa või sellised osad nende võrgust, mis koosneb nende osast üleeuroopalises teedevõrgus ja nende kiirteedest (millele on osutatud artikli 7 lõikes 1), mille suhtes kohaldatakse ummikumaksu vastavalt artikli 7da lõigetele 1 ja 3;
- b) ummikumaksuga maksustatavate võrguosade klassifitseerimise „suurlinnadeks“ ja „mitte suurlinnapiirkondadeks“. Liikmesriigid kasutavad iga maantelõigu klassifitseerimiseks tabelis 1 esitatud kriteeriume. Tabel 1. Kriteeriumid, mille alusel klassifitseeritakse punktis a osutatud võrku kuuluvad maanteed suurlinnamaanteedena- või mitte suurlinnapiirkonna maanteedena

Maantee kategooria	Klassifitseerimise kriteeriumid
Suurlinn	Võrgu osad, mis jooksevad linnastus, mille elanike arv on 250 000 või rohkem
Mitte suurlinnapiirkond	Võrgu osad, mis ei kvalifitseeru „suurlinnaks“

- c) iga maantelõigu puhul ajavahemik, millal maks kehtib. Kui maksustamise ajavahemikul kohaldatakse eri määrasid, siis märgivad liikmesriigid selgelt iga ajavahemiku alguse ja lõpu, mil konkreetset maksu kohaldatakse.

Liikmesriigid kasutavad tabelis 2 esitatud samaväärsuskordajaid, et kehtestada maksumäärade vaheline proportsioon eri sõidukikategooriate puhul.

Tabel 2: samaväärsuskordajaid, et kehtestada ummikumaksu määrade vaheline proportsioon eri sõidukikategooriate puhul

Sõidukikategooria	Samaväärsuskordajad
Kergsõidukid	1
Liigendamata raskeveokid	1.9
Bussid	2.5
Liigendatud raskeveokid	2.9

2. Maksusumma

Iga sõidukikategooria, maanteelõigu ja ajavahemiku jaoks määrab liikmesriik või, kui see on asjakohane, sõltumatu asutus, ühe konkreetse summa vastavalt käesoleva lisa 1. jaotise sätetele, võttes arvesse VI lisa tabelis esitatud vastavat [...] **võrdlus**väärtust. Maksustamisstruktuur peab olema läbipaistev, avalikustatud ja kõigile kasutajatele võrdsetel tingimustel kättesaadav.

Enne ummikumaksu rakendamist avaldab liikmesriik aegsasti järgmise:

- kõik näitajad, andmed ja muu teave, mis on vajalik, et mõista, kuidas toimub teede ja sõidukite klassifitseerimine ja maksu kohaldamise perioodide määratlemine;
- ummikumaksu täielik kirjeldus iga sõidukikategooria puhul igal maanteelõigul ja igal ajavahemikul.

Liikmesriigid teevad punktide a ja b kohaselt avaldatava teabe komisjonile kättesaadavaks.

Maksu kehtestamisel võetakse arvesse liikluse ümbersuundumisega kaasnevat ohtu ja ümbersuunamise negatiivset mõju liiklusohutusele, keskkonnale ja ummikute tekkele ning kõnealuste ohtude leevendamise võimalusi.

Kui liikmesriik kavatseb kohaldada VI lisas sätestatud võrdlusväärtustest kõrgemaid ummikumakse, teatab ta komisjonile

- i) selliste teede asukoha, mille suhtes kohaldatakse ummikumaksu;
- ii) maanteede liigitamine „suurlinnamaanteedeks“ ja „mitte suurlinnapiirkonna maanteedeks“, nagu on sätestatud 1. jao punktis b;
- iii) ajavahemik, millal maksu kohaldatakse, nagu on sätestatud 1. jao punktis c;
- iv) mis tahes osaline või täielik vabastus, mida kohaldatakse väikebusside ja busside suhtes.

3. Järelevalve

Liikmesriik või, kui see on asjakohane, sõltumatu asutus, kontrollib maksustamiskava tõhusust ummikute vähendamisel. Vajaduse korral kohandab liikmesriik iga kolme aasta tagant maksustamisstruktuuri, maksustamisajavahemiku (-ajavahemike) ja teatava sõidukiklassi, teeliigi ja ajavahemiku kohta kehtestatud konkreetset maksusummat vastavalt transpordi pakkumise ja nõudluse muutustele.

V LISA

[...] UMMIKUMAKSU VÕRDLUSVÄÄRTUSED

Käesolevas lisas sätestatakse ummikumaksu [...] **võrdlusväärtused**.

Allpool olevas tabelis esitatud [...] **võrdlusväärtuseid** kohaldatakse kergsõidukite suhtes. Maksud teiste sõidukikategooriate puhul saadakse kergsõidukimaksu korrutamisel samaväärsuskordajaga, mis on esitatud V lisa tabelis.

Tabel. Ummikumaksu [...] **võrdlusväärtused** kergsõidukite puhul

Senti sõidukilomeetri kohta	Suurlinn	Mitte suurlinnapiirkond
Kiirteed	[...] 25,9	[...] 23,7
Põhimaanteed	[...] 61,0	[...] 41,5

VII LISA
HEITENORMID

Käesolevas lisas kirjeldatakse saasteainete heitenorme, mille kohaselt diferentseeritakse tee- ja kasutusmaks vastavalt artikli 7ga lõike 1 punktile b.

Tabel: kergsõidukite saasteainete heitenormid

Teemaksud ja kasutusmaksud	kõrgeimast määrast 10% vähem	kõrgeimast määrast 20 % vähem	kõrgeimast määrast 30 % vähem	kõrgeimast määrast 75 % vähem
Heitenormid	Euro-6d-temp-x [#]	Euro-6d-x [#]	Deklareeritud suurimad tegelikud liikluses tekkivate heitkoguste (RDE) väärtused ## < 80 % kohaldatavatest heite piirnormidest	Heitevabad sõidukid

kus x võib olla tühi või üks järgmistest (EVAP, EVAP-ISC, ISC või ISC-FCM)

NO_x ja PN puhul, nagu on märgitud direktiivi 2007/46/EÜ IX lisa vastavussertifikaadi punktis 48.2;