



EUROOPA LIIT

EUROOPA PARLAMENT

NÕUKOGU

**Strasbourg, 16. veebruar 2022
(OR. en)**

**2017/0114 (COD)
LEX 2145**

PE-CONS 4/22

**TRANS 51
FISC 29
ENV 87
CODEC 100**

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,
MILLEGA MUUDETAKSE DIREKTIIVE 1999/62/EÜ, 1999/37/EÜ JA (EL) 2019/520 SEoses
SÕIDUKITE MAKSUSTAMISEGA TEATAVATE TARISTUTE KASUTAMISE EEST**

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU
DIREKTIIV (EL) 2022/...,**

16. veebruar 2022,

**millega muudetakse direktiive 1999/62/EÜ, 1999/37/EÜ ja (EL) 2019/520
seoses sõidukite maksustamisega teatavate taristute kasutamise eest**

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 kohaselt³

¹ ELT C 81, 2.3.2018, lk 188.

² ELT C 176, 23.5.2018, lk 66.

³ Euroopa Parlamendi 25. oktoobri 2018. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 9. novembri 2021. aasta esimese lugemise seisukoht (*Euroopa liidu Teatajas* seni avaldamata). Euroopa Parlamendi ... seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata).

ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjoni 28. märtsi 2011. aasta valges raamatus „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“ sätestatud eesmärkide saavutamise (eelkõige kohaldada täielikult põhimõtteid „saastaja maksab“ ja „kasutaja maksab“, luua tulu ja tagada transpordisektorisse tulevikus tehtavate investeeringute rahastamine) on olnud aeglane ja maanteetaristu kasutamise maksustamine on liidus jätkuvalt ebahühtlane.
- (2) Selles valges raamatus soovib komisjon „viia lõpule väliskulude täielik ja kohustuslik arvessevõtmine (sealhulgas lisaks müra, kohaliku saaste ja liiklusummikutega seotud kuludele ka infrastruktuuri kulumisega seotud kulude kohustuslik arvessevõtmine) maantee- ja raudteetranspordi valdkonnas“.
- (3) 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 2020. aastal koostatud hinnangu kohaselt põhjustas pikaajaline kokkupuutumine nende kolme saasteainega 2018. aastal liidus vastavalt 379 000, 54 000 ja 19 400 inimese enneaegse surma.

- (4) Maailma Terviseorganisatsiooni andmetel on Euroopas ainuüksi maanteeliikluse müra kõige kahjulikumate keskkonnast lähtuvate stressitegurite hulgas õhusaaste järel teisel kohal. Liiklusmürast tingitud südamehaiguste tõttu sureb igal aastal enneaegselt vähemalt 9 000 inimest.
- (5) Euroopa Keskkonnaameti Euroopa õhu kvaliteeti käsitleva 2020. aasta aruande kohaselt oli maanteetransport 2018. aastal suurima NO_x heitega ning suuruselt teine tahmasaastet tekitav sektor.
- (6) Oma 26. juuli 2016.aasta teatises „Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia“ teatas komisjon, et teeb ettepaneku muuta Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 1999/62/EÜ¹, et võimaldada ka CO₂ heite erinevustel põhinevat maksustamist ning laiendada mõningaid kõnealuse direktiivi põhimõtteid bussidele, sõiduautodele ja väikestele tarbesõidukitele.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 1999. aasta direktiiv 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest (EÜT L 187, 20.7.1999, lk 42).

- (7) Võttes arvesse sõidukipargi uuendamiseks vajaminevat aega ning seda, et maanteetranspordisektor peab aitama saavutada liidu kliima- ja energiaeesmärke 2030. aastaks ja sellele järgneval ajal, kehtestati Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2019/1242¹ uute raskesõidukite CO₂ heite vähendamise eesmärgid 2025. ja 2030. aastaks vastavalt 15 % ja 30 % madalamale kui kindlakstehtud keskmine CO₂ heide.
- (8) Autoveo siseturu väljakujundamiseks õiglastel konkurentsitingimustel tuleks norme kohaldada ühtselt. Üks käesoleva direktiivi peamisi eesmärke on kaotada kasutajatevahelised konkurentsimoonutused.
- (9) Ehkki maanteetranspordisektor on oluline, mõjutavad kõik raskesõidukid oluliselt maanteetaristut ja tekitavad õhusaastet. Vaatamata kergsõidukite majanduslikule ja sotsiaalsele tähtsusele põhjustavad need enamiku maanteetranspordi heite ja ummikutega seotud negatiivsest keskkonna- ja sotsiaalmõjust. Võrdse kohtlemise ja ausa konkurentsi huvides tuleks tagada, et sõidukid, millele ei ole direktiivi 1999/62/EÜ seni kohaldatud, hõlmataks tee- ja kasutusmaksude osas sellesse raamistikku. Nimetatud direktiivi kohaldamisala tuleks seetõttu laiendada raskesõidukitele, mis ei ole ette nähtud kaubaveoks, ja kergsõidukitele, sealhulgas sõiduautodele.

¹ 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).

- (10) Et takistada liikluse suundumist maksuvabadele teedele, millel võib olla suur mõju liiklusohutusele ja teedevõrgu optimaalsele kasutamisele, peaks liikmesriikidel olema võimalik kehtestada teemakse oma teevõrgu kõigil osadel.
- (11) Selleks et tagada taristumaksu süsteemi järjekindel ja ühtlustatud kohaldamine kogu liidus ning võrdne olukord kaubaveo vallas, on oluline, et erinevate teemaksukordade puhul arvatatakse kulusid ühtviisi. Võttes arvesse asjaolu, et olemasolevad kontsessioonilepingud võivad sisaldada käesolevas direktiivis sätestatud erinevat korda, peaks liikmesriikidel olemasolevate kontsessioonilepingute rahalise elujõulisuse tagamiseks olema lubatud vabastada need teatavatest käesolevas direktiivis sätestatud kohustustest kuni nende lepingute olulise muutmiseni. Samuti on liikmesriikidel võimalus püüda viia kehtivad lepingud vastavusse liidu või liikmesriigi õigusraamistikus tehtud muudatustega või hinnata võimalust kohaldada CO₂ heite ja õhusaaste väliskulumaksu ja/või nende heidetega seotud alandatud maksumäära, juhul kui kontsessiooni teemakse käesoleva direktiivi kohaselt ei diferentseerita.

- (12) Ajapõhised kasutusmaksud ei kajasta oma olemuse tõttu täpselt tee kasutamise tegelikult kaasnevaid kulusid ega ole sarnastel põhjustel tõhusad keskkonnasõbralikuma ja tulemuslikuma tegevuse stimuleerimisel või ummikute vähendamisel. Selleks et tagada kasutajate nõusolek tulevastele teemaksu kogumise süsteemidega, tuleks liikmesriikidel siiski lubada osana laiemast liikuvusteenuste paketist sisse viia asjakohased maksukogumissüsteemid. Kõnealused süsteemid peaksid tagama taristukulude õiglase jaotumise ning kajastama põhimõtet „saastaja maksab“. Iga liikmesriik, kes sellise süsteemi kehtestab, peaks tagama, et see on kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2019/520¹. Võttes arvesse raskesõidukite märkimisväärset mõju maanteetaristule ja nende panust õhusaastesse, peaksid raskesõidukid olema täpsete maksustamissüsteemide peamine sihtrühm. Eelkõige tuleks selleks, et edendada raskesõidukitega keskkonnasõbralikumaid ja tõhusamaid vedusid, järk-järgult kaotada ajapõhised kasutusmaksud üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrgus, kuna see võrk sisaldab olemasolevaid liiklusvajadusi arvesse võttes üleeuroopalise transpordivõrgu strateegiliselt olulisimaid transpordisõlmi ja ühendusi.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. märtsi 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/520 liidu elektrooniliste teemaksu kogumise süsteemide koostalitlusvõime ja teemaksude tasumata jätmist käsitleva piiriülese teabevahetuse hõlbustamise kohta. (ELT L 91, 29.3.2019, lk 45).

Pidades silmas ajalooliselt kujunenud asjaolusid ning arvestades teemaksude kehtestamisega kaasnevaid väljakutseid ja märkimisväärset halduskoormust, oleks liikmesriikide huvides piisavalt pikk üleminekuperiood, mille jooksul peaks neil olema võimalik kehtestada või säilitada ajapõhiseid kasutusmaksu. Pärast sellist üleminekuperioodi peaks liikmesriikidel olema võimalik igakülgset põhjendatud juhul kohaldada oma üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrgu lõikudel raskesõidukite suhtes täielikult ajapõhiseid kasutusmaksu. Sellised igakülgset põhjendatud juhud peaksid piirduma juhtudega, kui teemaksu kohaldamine raskesõidukite suhtes tooks võrreldes eeldatava tulu või kasuga kaasa ebaproportsionaalsed haldus-, investeerimis- ja tegevuskulud, näiteks asjaomaste teelõikude piiratud pikkuse, suhteliselt väikese rahvastikutiheduse või suhteliselt väikese liiklustiheduse tõttu, või kui teemaksu kohaldamine tooks kaasa liikluse ümbersuunamise, millel on negatiivne mõju liiklusohutusele või rahvatervisele. See võimalus on igakülgset põhjendatud juhtudel liikmesriikide jaoks vajalik oluliste avaliku huviga seotud kaalutluste puhul, näiteks väikese rahvastikutihedusega piirkondade raske olukord ja eraldatus, liiklusohutus või rahvatervis. Lisaks tuleks nendel igakülgset põhjendatud juhtudel järgida ajapõhiste kasutusmaksude kohaldamisel menetlusnõudeid: kohustust hinnata sellise süsteemi vajalikkust ja kohustust teavitada komisjoni selle kohaldamisest. Selline teavitus peaks sisaldama põhjuseid, milles täpsustatakse üksikasjalikke asjaolusid, mis on seotud üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrgu lõikudega, kus ajapõhiseid kasutusmaksu kohaldatakse.

- (13) Liikmesriikidel, kes käesoleva direktiivi jõustumisel kohaldavad oma üleeuroopalises transpordivõrgu põhivõrgus või selle osas teemakse, peaks olema võimalik kehtestada kombineeritud maksustamissüsteem kõigi raskesõidukite või teatavat liiki raskesõidukite jaoks. See variant peaks siiski olema võimalik üksnes üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrgu teemaksusüsteemi jätkuna ja täiendusena seal, kus asuvad üleeuroopalise põhitranspordivõrgu või selle osa strateegiliselt kõige olulisemad transpordisõlmed ja ühendused. See süsteem võimaldaks liikmesriikidel laiendada ja avardada põhimõtete „kasutaja maksab“ ja „saastaja maksab“ rakendamist väljapoole maksustatavat võrku, kohaldades kasutusmaksu üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrgu nendes osades, mis ei ole teemaksudega kaetud, või teatavat liiki raskesõidukitele, näiteks teatava kaaluga sõidukitele, mille suhtes teemaksu ei kohaldata. Kombineeritud maksustamissüsteem aitaks seega liikmesriikidel teha täiendavaid edusamme ja tagada keskkonnahoidlikuma maanteetranspordi, eelkõige seal, kus maksustamissüsteem puudub ja kus teemaksud ei ole majanduslikult tasuvad või sotsiaalselt vastuvõetavad. Selleks et täielikult järgida säästva liikuvuse põhimõtteid, peaks kõnealuste kasutusmaksude maksimumsumma varieeruma vastavalt sõiduki Euro-heitgaasiklassile ja CO₂ heite klassile. Kõiki neid kaalutlusi arvesse võttes oleks sellise aja- ja vahemaapõhist lähenemisviisi kombineeriva süsteemi kohaldamisel vaieldamatult palju eeliseid; seetõttu peaks selle kohaldamine olema täielikult ajapõhiste süsteemide puhul võimalik ka pärast üleminekuperioodi lõppu. Hiljemalt viis aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist peaksid liikmesriigid raskeveokitele teemakse kehtestades kehtestama tee- või kasutusmaksud kõigile raskeveokitele.

- (14) „Kasutaja maksab“ ja „saastaja maksab“ põhimõtete tugevdamisel tuleks võtta arvesse liikmesriikide või nende tee- ja kasutusmaksusüsteemide teatavaid omadusi. Näiteks peaks eriti hõredalt asustatud piirkondade või eriti suure tee- või kasutusmaksuga maksustatud teedevõrgu puhul olema võimalik teha teatavate teelõikude suhtes erand.
- (15) Mõnes liikmesriigis on suur maksukogumisvõrgustik, mis hõlmab palju rohkem kiirteid ja maanteid kui need, mis kuuluvad üleeuroopalisse transpordivõrku. Tee- või kasutusmaksude kohaldamine kõigi raskeveokite suhtes tooks seega kaasa oluliselt suurema koormuse, eriti väikestele ja keskmise suurusega käsitööstusettevõtetele (millest paljud tegutsevad ehitusalal ning tavaliselt ei paku transporditeenuseid). See koormus tooks omakorda kaasa kõrgemad hinnad näiteks ehituse valdkonnas. Hinnatõus võib tähendada, et eelkõige tulevased investeeringud, näiteks majade ja korterite energiatõhusamaks renoveerimisse ning eluasemetehnoloogia moderniseerimisse, lükatakse edasi või jäetakse koguni tegemata. Samuti läbivad käsitööstusettevõtted mõnikord sõidukeid kasutades pikki vahemaid oma teenuste pakkumiseks ning neid teekondi ei saa hõlpsasti läbida teisi transpordiliike kasutades. Peale selle on maapiirkondade äriühingud, kes sealse väiksema rahvastikutiheduse ja nõudluse tõttu sõltuvad teenuste osutamisest ja ehitustegevusest suurlinnapiirkondades, võrreldes suurlinnades või suurlinnapiirkondade lähistel tegutsevate ettevõtetega ebasoodsas konkurentsiolukorras. Seepärast tuleks liikmesriikidele anda võimalus näha ette teatavaid maksuvabastusi, näiteks sõidukite suhtes, mida juht kasutab oma töö käigus tema kasutuses olevate materjalide, seadmete või masinate veoks või käsitöötoodete kohaletoimetamiseks.

- (16) Puuetega inimeste jaoks võib olla oluline võimalus kasutada probleemsete kohalike teede asemel teemaksuga maksustatavaid teid, nagu kiirteed, tunneleid või sildu. Selleks, et võimaldada puuetega inimestel kasutada teemaksuga maksustavaid teid ilma täiendava halduskoormuseta, peaks liikmesriikidel olema lubatud vabastada puuetega inimeste sõidukid teemaksu või kasutusmaksu tasumise kohustusest.
- (17) Liikmesriike tuleks ergutada võtma sõiduautode suhtes teede taristumaksusüsteemide kohaldamisel arvesse sotsiaal-majanduslikke tegureid. Näiteks saaks sagedaste kasutajate liigse karistamise vältimiseks sõiduautodega seotud makse kohandada.
- (18) Eriti tähtis on, et liikmesriigid kehtestaksid õiglase maksusüsteemi, ja eelkõige sellise, mis ei karista neid erasõidukite kasutajaid, kes maal või raskesti ligipääsetavas või eraldatud piirkonnas elamise tõttu on sunnitud maksustatavaid teid sagedamini kasutama.
- (19) 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 kergesõidukite kasutusmustrid on raskesõidukite omadest erinevad. Proportsionaalsete ajapõhiste maksude arvutamise aluseks võib võtta kättesaadavad andmed sõidumustrite kohta.

- (20) Direktiivi 1999/62/EÜ kohaselt võib kehtestada väliskulumaksu, mille tase on ligilähedane vastava sõiduki kasutamise seotud sotsiaalsetele piirkuludele. See meetod on osutunud kõige õiglasemaks ja tõhusamaks viisiks, et võtta arvesse raskesõidukite tekitatud õhusaaste ja müra negatiivset mõju keskkonnale ja tervisele, ning sellega tagatakse raskesõidukite õiglane panus Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2008/50/EL¹ kehtestatud õhukvaliteedinormide ja kohaldatavate müra piirmäärade või eesmärkide saavutamisse. Selliste maksude kohaldamist tuleks seetõttu lihtsustada. Väliskulude maksustamist tuleks kohaldada süstemaatilisemalt. Selleks et aidata saavutada põhimõtte „saastaja maksab“ täielikku kohaldamist, peaksid liikmesriigid vähemalt õhusaaste puhul kohaldama taristumaksuga hõlmatud võrgustikus raskesõidukite suhtes väliskulude maksustamist.
- (21) Selleks tuleks maksimaalne kaalutud keskmine väliskulumaks asendada lihtsasti kohaldatavate võrdlusväärtustega, mida ajakohastatakse vastavalt inflatsioonile, teaduse arengule seoses maanteetranspordi väliskulu hindamisega ning sõidukipargi koosseisu muutumisele.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. mai 2008. aasta direktiiv 2008/50/EÜ välisõhu kvaliteedi ja Euroopa õhu puhtamaks muutmise kohta (ELT L 152, 11.6.2008, lk 1).

- (22) Taristumaksu diferentseerimine Euro-heitgaasiklassi järgi on aidanud kaasa keskkonnasõbralikumate sõidukite kasutamisele. Sõidukipargi uuendamise tõttu muutub siiski sellisel meetodil maksude diferentseerimine linnadevahelises transpordivõrgus keskpikas perspektiivis eeldatavasti vähem tõhusaks. Seega võiks liikmesriikidel olla lubatud lõpetada teemaksude diferentseerimine nimetatud meetodil.
- (23) Samal ajal, kuna raskesõidukite CO₂ heite osakaal suureneb, tuleks kehtestada taristumaksude ja kasutusmaksude diferentseerimine CO₂ heite klassi järgi, millega oleks võimalik aidata kaasa olukorra parandamisele kõnealuses valdkonnas. Ühiste kasutusmaksude süsteemide puhul, mis võivad aidata kaasa jätkuvale ühtlustamisele, on diferentseerimise rakendamine keerulisem, eelkõige tingimuste tõttu, millele sellised ühised süsteemid peavad vastama. Kuna osalevad liikmesriigid peavad kokku leppima kasutusmaksust saadava tulu jaotamises, samas kui selle tase on piiratud käesoleva direktiivi sätetega, ning muutma rahvusvahelisi kokkuleppeid, on sellisel konkreetsel juhul põhjendatud lisaaja andmine CO₂ heitel põhineva diferentseerimise rakendamiseks. Igal juhul tuleks diferentseerimine kavandada nii, et see oleks kooskõlas määrusega (EL) 2019/1242.

- (24) Seni, kuni CO₂ heidet hakatakse arvestama sobivamate vahendite abil, nagu süsinikukomponendiga ühtlustatud kütusemaksud, või kuni maanteetranspordi suhtes hakatakse kohaldama heitkogustega kauplemise süsteemi, peaks liikmesriikidel olema lubatud kohaldada ka CO₂ heite kulusid kajastavat väliskulumaksu. Kui see on teaduslikult põhjendatud, peaks liikmesriikidel olema võimalik kohaldada CO₂ heite eest kõrgemaid väliskulumakse kui käesolevas direktiivis sätestatud võrdlusväärtused.
- (25) Et edendada üleminekut keskkonnasõbralikumale raskesõidukite sõidukipargile, peaks taristu- ja kasutusmaksude diferentseerimine nende CO₂ heite põhjal olema kohustuslik, välja arvatud siis, kui kohaldatakse CO₂ heite väliskulumaksu.
- (26) Selleks et premeerida parimate keskkonnanäitajatega raskesõidukite kasutamist, peaks liikmesriikidel olema lubatud kohaldada kõige suuremaid maksuvähendusi sõidukite suhtes, mida käitatakse väljalasketoru heitgaase tekitamata. Heiteta sõidukite kasutuselevõtu täiendavaks edendamiseks peaks liikmesriikidel olema lubatud need ajutiselt teemaksudest vabastada. Samadel põhjustel ning kindlustamaks, et teemaksusoodustusega sõidukite osakaal püsiks aastate vältel stabiilsena, tagades liikmesriikidele pikaajalise planeerimiskindluse teemaksust saadava tulu osas, tuleks uued sõidukid jaotada CO₂ heite klassidesse vastavalt nende tulemuslikkusele lineaarse heitkoguste vähendamise trajektoori suhtes ajavahemikus 2021–2030, nagu on määratletud määruses (EL) 2019/1242.

(27) Selleks et tagada vähese heitega ja heitevabade sõidukite kasutuselevõtu soodustamiseks mõeldud CO₂ heitel põhinevate maksude ja CO₂ heite väliskulumaksude diferentseerimise tõhusus ja sidusus ning tagada direktiivi 1999/62/EÜ ühtne kohaldamine kõigi muude tulevikus vastu võetavate maanteetranspordiga seotud CO₂ heite maksustamise vahenditega, peaks komisjon õigeaegselt hindama nende maksude tõhusust ja vajalikkust. Selle hindamise alusel peaks komisjon tegema asjakohasel juhul ettepaneku CO₂ heitel põhinevate maksude ja CO₂ heite väliskulumaksude diferentseerimist käsitlevate sätete muutmiseks, et vältida topeltmaksustamist erinevate CO₂ heite maksustamise vahenditega. Kuigi tulevane meede peaks tagama õiguskindluse ja erinevate normide sidusa kohaldamise, peaks käesolev direktiiv selgitama, et liikmesriigid ei peaks olema kohustatud kohaldama käesolevas direktiivis sätestatud CO₂ heite diferentseerimise süsteemi pärast kuupäeva, mil hakatakse kohaldama mõnda muud maanteetranspordi suhtes kohaldatavat CO₂ heite maksustamise vahendit, mis võidakse liidu tasandil vastu võtta, näiteks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi, millega muudetakse nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ, otsust (EL) 2015/1814 ja määrust (EL) 2015/757 [2021/0211 (COD)], ettepaneku alusel. Kui vahepeal võetakse vastu mõni muu maanteetranspordi suhtes kohaldatav CO₂ heite maksustamise vahend, peaks CO₂ heite väliskulumaksude tase piirduma sellega, mis on vajalik nende väliskulude arvessevõtmiseks ning komisjonile tuleks anda õigus kohandada IIIc lisas sätestatud kontrollväärtusi delegeeritud õigusaktidega.

- (28) Liidu autopärandi kaitsmiseks peaksid liikmesriigid käesoleva direktiivi alusel makstavate erinevate tasude kohandamisel paigutama ajaloolise väärtusega sõidukid erikategooriasse.
- (29) Praegu ei määratleta määruses (EL) 2019/1242 heitkoguste vähendamise trajektoore raskesõidukite rühmade puhul, mis ei ole hõlmatud kõnealuse määruse artikli 2 lõike 1 punktidega a–d. Pidades silmas nimetatud määruse artiklit 15 on võimalik, et seda määrust tulevikus muudetakse ja et ka nende sõidukirühmade puhul määratletakse heitkoguste vähendamise trajektoore. Kui selline muudatus vastu võetakse, tuleks raskesõidukite taristumaksude ja kasutusmaksude diferentseerimist vastavalt CO₂ heite klassidele 2 ja 3 kohaldada ka asjaomaste sõidukirühmade suhtes. Kui sellist muudatust vastu ei võta, tuleks kõnealuste sõidukirühmade diferentseerimist kohaldada ainult CO₂ heite klasside 1, 4 ja 5 suhtes.
- (30) Komisjon peaks asjakohasel juhul kaaluma ettepaneku tegemist direktiivi 1999/62/EÜ muutmiseks, et kehtestada CO₂ heite klassid 2 ja 3 kõikidele raskesõidukitele, järgides praegu määrusega (EL) 2019/1242 reguleeritavate raskesõidukite CO₂ heite suhtes kohaldatavaid põhimõtteid, kui kõnealuse määruse kohaldamisala laiendatakse teistele raskesõidukitele.

- (31) Käesolev direktiiv peaks edendama CO₂ heite vähendamist raskeveokite ja nende haagiste ning poolhaagiste kombinatsioonide tehniliste täiustuste abil. Seetõttu on käesoleva direktiiviga nähtud ette vähese CO₂ heitega raskeveokite teemaksude vähendamine. Täieliku regulatiivse järjepidevuse huvides peaks komisjon, siis kui on olemas õiguslikult sertifitseeritud väärtused haagiste ja poolhaagiste mõju kohta raskeveokite kombinatsioonide CO₂ heitele, esitama asjakohasel juhul seadusandliku ettepaneku direktiivi 1999/62/EÜ muutmiseks, et võtta selliseid sertifitseeritud väärtusi arvesse käesoleva direktiiviga sätestatud teemaksude vähendamise kindlaksmääramisel.
- (32) Selleks et jätkuvalt edendada sõidukipargi uuendamist ja vältida kasutatud raskesõidukite turul moonutusi, tuleks CO₂ heite klassidesse 2 ja 3 kuuluvate sõidukite liigitus pärast esmast registreerimist iga kuue aasta järel uuesti läbi vaadata. Halduskoormuse minimeerimiseks ei tohiks see mõjutada enne ümberliigitamise kuupäeva kehtivate kasutusmaksude kehtivust.
- (33) Kasutusmaksusüsteemides tehtava ümberliigitamise jõustumise puhul sõltub sobiva mudeli valik teatavatest kaalutlustest seoses sellise ümberliigitamise halduslike tagajärgede ja tuludele avalduva mõjuga. Seetõttu tuleks võimalus teha otsus ümberliigitamise rakendamise kohta kasutusmaksusüsteemides jätta liikmesriikidele (või ühiste süsteemide puhul asjaomasele liikmesriikide rühmale).

- (34) Selleks et tagada CO₂ heitel põhineva teemaksu diferentseerimise ühtne kohaldamine, on vaja muuta nõukogu direktiivi 1999/37/EÜ¹ kehtestades juhul, kui raskesõidukite vastavustunnistusel on märgitud nende CO₂ eriheide, kohustuse märkida see ka nende registreerimistunnistusel. Kui määrust (EL) 2019/1242 muudetakse viisil, mis mõjutab vähese CO₂ heitega kütuste kasutamisest tuleneva CO₂ heite arvestust, võib olla asjakohane, et komisjon hindaks vajadust suurendada käesoleva direktiivi ja selliste muudatuste vahelist sidusust. On oluline tagada, et maksukogumisteenuse raames kasutatavad sõiduki seadmestikud sisaldaksid andmeid raskesõidukite CO₂ heite ja CO₂ heite klassi kohta ning et sellised andmed oleksid kättesaadavad liikmesriikidevaheliseks teabevahetuseks, nagu on sätestatud direktiivis (EL) 2019/520.

¹ Nõukogu 29. aprilli 1999. aasta direktiiv 1999/37/EÜ sõidukite registreerimisdokumentide kohta (EÜT L 138, 1.6.1999, lk 57).

- (35) Kergsõidukid põhjustavad kaks kolmandikku maanteetranspordi negatiivsest keskkonna- ja tervisemõjust. Seetõttu on oluline edendada kõige keskkonnasõbralikumate ja kütusesäästlikumate sõidukite kasutamist teemaksude diferentseerimise kaudu vastavalt nende CO₂ eriheitele ja nende saasteainete heitkogustele, mis on kindlaks määratud vastavalt komisjoni määrusele (EL) 2017/1151¹ ja seoses Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2019/631². Et edendada kõige keskkonnasõbralikumate ja tõhusamate sõidukite kasutamist, peaks liikmesriikidel olema lubatud kohaldada kõnealuste sõidukite suhtes oluliselt vähendatud tee- ja kasutusmaksu. Liikmesriikidel peaks olema lubatud võtta arvesse sõiduki keskkonnatoime paranemist, mis tuleneb sõiduki ümberehitamisest alternatiivkütuste kasutamiseks. Seda tehes peaks liikmesriikidel olema lubatud jätta välja kütused, mis on toodetud maakasutuse kaudse muutuse suure riskiga lähtematerjalist, mille puhul täheldatakse kasvatamise ala märkimisväärset laienemist suure süsinikuvaruga maa-alale. Ettemakse püsikorralduse või muu mehhanismi abil, mille teemaksusüsteemi haldur on heaks kiitnud, peaks kasutajatel olema võimalik saada kasu tee- või kasutusmaksude diferentseerimisest samas ulatuses kui keskkonnatoime on sõiduki ümberehitamise tulemusel paranenud.

¹ Komisjoni 7. juuni 2017. aasta määrus (EL) 2017/1154, millega muudetakse komisjoni määrust (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 määrus (EÜ) nr 692/2008, ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 6) tegelikus liikluses tekkiva heite osas (ELT L 175, 7.7.2017, lk 1).

² 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 (ELT L 111, 25.4.2019, lk 13).

- (36) Et mitte karistada heiteta kergsõidukite arendamist ja kasutamist heiteta tehnoloogiaga seotud suurema massi pärast, peaks liikmesriikidel olema lubatud kohaldada selliste sõidukite suhtes vähendatud määrasid või erandeid.
- (37) Liiklusummikute, mida erineval määral põhjustavad kõik mootorsõidukid, kulu moodustab umbes 1 % SKPst. Oluline osa nimetatud kulust on seotud linnadevaheliste ummikutega. Seepärast peaks olema lubatud spetsiaalne ummikumaks, tingimusel et seda kohaldatakse nii raske- kui ka kergsõidukikategoriate suhtes. Liikmesriigid võivad vabastada sellisest ummikumaksust ühistranspordivahendid, nimelt väikebussid ja bussid, võttes arvesse nende võimalikku panust ummikute vähendamisse. Tulemuslikkuse ja proportsionaalsuse saavutamiseks peaks maksu arvutamisel lähtuma ummikute piirkuludest, mida diferentseeritakse koha, aja ja sõidukikategooria alusel.
- (38) Teemaksud võivad mobiliseerida vahendeid, mis aitavad rahastada kvaliteetse transporditaristu hooldamist ja arendamist. Seepärast on asjakohane nõuda, et liikmesriigid annaksid piisavalt aru selliste tulude kasutamise kohta. See peaks eelkõige aitama välja selgitada võimalikke rahastamispuudujääke ning suurendama avalikkuse nõustumist teemaksudega. Läbipaistvuse huvides oleks liikmesriikidel asjakohane avalikustada teekasutajatele teatav teave oma territooriumil kehtestatud tee- ja kasutusmaksude kohta, nagu teave direktiivi 1999/62/EÜ kohaldamisel saadud tulu kasutamise, taristumaksude ja väliskulumaksude diferentseerimise ning ummikumaksudest saadava kogutulu kohta sõidukikategoriate kaupa.

- (39) Ummikumaksud peaksid proportsionaalsel viisil kajastama tegelikke kulusid, mida iga sõiduk otseselt põhjustab teistele liiklejatele ja kaudselt kogu ühiskonnale. Selleks et ära hoida olukorda, kus ummikumaksud takistavad ebaproportsionaalselt isikute ja kaupade vaba liikumist, peaksid need piirduma konkreetsete summadega, mis kajastavad ummiku sotsiaalseid piirkulusid peaaegu läbilaskevõime piiril, nimelt olukorras, kus liiklusmaht läheneb tee läbilaskevõimele. Samal põhjusel ei tohiks ummikumaksu kohaldada koos taristumaksuga, mis varieerub ummikute vähendamise eesmärgil vastavalt kellaajale, päeva liigile või aastaajale. Ummikumaksude positiivse mõju maksimeerimiseks tuleks nendest saadav tulu eraldada projektidele, mis käsitlevad ummikute põhjuseid.
- (40) Võttes arvesse asjaolu, et olemasolevad kontsessioonilepingud võivad sisaldada käesolevas direktiivis sätestatust erinevat korda, ning selleks, et tagada nende rahaline elujõulisus, on asjakohane nõuda, et olemasolevad kontsessioonilepingud peavad vastama taristumaksu diferentseerimise nõudele alles nende olulisel muutmisel.

- (41) Taristumaksu hinnalisandid võivad samuti aidata kaasa teatavate teede kasutamisest tulenevate oluliste keskkonnakahjude või ummikutega seotud probleemide lahendamisele ka mujal kui üksnes mägistes piirkondades. Praegune hinnalisandite kehtestamise piirang muudele piirkondadele tuleks seetõttu välja jätta. Kui kaks või enam liikmesriiki koguvad samas transpordikoridoris suuremaid hinnalisandeid, on vajalik arvesse võtta, et nendel hinnalisanditel võib olla negatiivne mõju teistele samasse koridori kuuluvatele liikmesriikidele. Lisaks ei tohiks kasutajate topeltmaksustamise vältimiseks hinnalisandeid kohaldada teelõikudel, kus kohaldatakse ummikumaksu. Et vältida negatiivset mõju äärepoolsete piirkondade majanduse arengule ning tagada käesoleva direktiivi ühetaoline rakendamine, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused lükata tagasi või nõuda asjaomase liikmesriigi esitatud maksustamiskava muutmist, lisada taristumaksule hinnalisand teatavatel teelõikudel, kus esineb tihti ummikuid või mida kasutavad sõidukid põhjustavad märkimisväärset keskkonnakahju. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011¹.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

- (42) Selleks, et tagada ühetaolised tingimused käesoleva direktiivi rakendamiseks, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused selliste rakendusaktide vastuvõtmiseks, millega määratakse kindlaks määruse (EL) 2019/1242 artikli 2 lõike 1 punktides a–d hõlmamata raskesõidukite allrühmade CO₂ võrdlusheited. Komisjon peaks selliste sõidukirühmade kohta kasutama samu andmeid, mis on avaldatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/956¹ artiklis 10 osutatud aruandes. Võttes arvesse komisjonile antud rakendusvolituste piiratust, ei ole enne rakendusaktide vastuvõtmist vaja ette näha liikmesriikide esindajatest koosneva komitee kontrolli,
- (43) Juhul kui liikmesriik võtab kasutusele teede maksustamise süsteemi, võivad antavad hüvitised teatud juhtudel põhjustada mitteresidendist liiklejate diskrimineerimist. Hüvitamisvõimalus peaks sel juhul piirduma teemaksudega ning seda ei tohiks enam kasutada kasutusmaksude puhul.
- (44) Selleks et kasutada ära võimalikku sünergiat teede maksustamise olemasolevate süsteemide vahel ja vähendada tegevuskulusid, tuleks komisjon täielikult kaasata nende liikmesriikide koostöösse, kes kavatsevad võtta kasutusele ühiseid teemaksu kogumise süsteeme.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 28. juuni 2018. aasta määrus (EL) 2018/956 uute raskeveokite CO₂-heite ja kütusekulu seire ja aruandluse kohta (ELT L 173, 9.7.2018, lk 1).

- (45) Oluline on võimaldada liikmesriikidel rahastada heiteta ja vähese heitega sõidukite energia- või kütuseseadmete ehitamist, käitamist, hooldamist ja arendamist, et hõlbustada maanteedele elektrifitseerimist. Eelkõige juhul, kui liikmesriik kavatseb rahastada neid elektriseadmeid sõltumatult maanteetaristu rahastamisest, ei tohiks käesolev direktiiv takistada seda liikmesriiki kogumast makse selliste seadmete kasutamise eest.
- (46) Kuna käesoleva direktiivi eesmärki, milleks on tagada, et riiklike sõidukimakse teatava taristu kasutamise eest kohaldatakse ühtses raamistikus, millega tagatakse võrdne kohtlemine kogu liidus, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab maanteetranspordi ja käesolevas direktiivis käsitletavate probleemide piiriülese iseloomu tõttu seda paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega, nagu on sätestatud Euroopa Liidu lepingu artiklis 5. Kõnealusel artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (47) On vaja tagada, et väliskulumaksud kajastaksid raskesõidukite tekitatud õhusaaste, müra ja kliimamuutustega seotud kulu jätkuvalt võimalikult täpselt ja muutmata süsteemi ülemäära keeruliseks, edendada kõige kütusesäästlikumate sõidukite kasutamist ning hoida stiimulid tõhusana ning teemaksude diferentseerimine ajakohasena.

- (48) Seepärast tuleks komisjonile anda volitused võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELi toimimise leping) artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et kohendada direktiivi 1999/62/EÜ IIIb ja IIIc lisas esitatud väliskulumaksude võrdlusväärtusi teaduse ja tehnika arenguga. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes¹ 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, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.
- (49) Direktiive 1999/62/EÜ, 1999/37/EÜ ja (EL) 2019/520 tuleks seetõttu vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

¹ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

Artikkel 1
Direktiivi 1999/62/EÜ muudatused

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) raskeveokitele kehtestatud sõidukimaksud;
- b) sõidukitele kehtestatud tee- ja kasutusmaksud.

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

3. Käesolevat direktiivi ei kohaldata ka Kanaari saartel, Ceutas ja Melillas, Assooridel või Madeiral registreeritud sõidukite suhtes, mida kasutatakse vedudeks ainult nendel territooriumidel või nende territooriumide vahel ning nende territooriumide ja Hispaania mandriosa ja Portugali mandriosa vahel.

Artikkel 2

1. Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:
 - 1) „üleeuroopaline teedevõrk“ – maanteetransporditaristu, millele on osutatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 1315/2013* II peatüki 3. jaos ning mida illustreerivad kaardid kõnealuse määruse I lisas;
 - 2) „üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrk“ – määruse (EL) nr 1315/2013 III peatüki kohaselt kindlaks määratud transporditaristu;
 - 3) „ehituskulud“ – ehitusega seotud kulud, sealhulgas asjakohasel juhul järgmiste tegevuste rahastamise kulud:
 - a) uus taristu või taristu arendamine, sealhulgas oluline teekonstruktsiooni remont;

- 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 või
- c) taristu või selle arendamine, mis viidi lõpule enne punktis b osutatud tähtaegu, kui:
 - i) liikmesriik on kehtestanud teemaksukorra, mis näeb ette nimetatud kulude katmise teemaksusüsteemi halduriga sõlmitud lepingu või muude samaväärse 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.
- 4) „rahastamiskulud“ – laenuintressid ja aktsionäride või osanike omakapitali tasuvus;
- 5) „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;

- 6) „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 teineteisest eraldatud eraldusribaga, mida ei kasutata liikluseks, või erandjuhul muude vahenditega;
 - b) see ei ristunud samal tasandil ühegi tee, raudtee, trammitee, jalgrattatee ega jalgteega ning
 - c) see on spetsiaalselt kiirteeks ette nähtud;
- 7) „teemaks“ – kindlaksmääratud summa, mida makstakse sõiduki kohta teatavas taristus läbitud vahemaa eest vastavalt sõiduki tüübile ning mille tasumisel antakse nimetatud sõidukile õigus taristut kasutada ning mis koosneb ühest või mitmest järgmisest maksust:
- a) taristumaks;
 - b) ummikumaks või
 - c) väliskulumaks;

- 8) „taristumaks“ – maks, mis on kehtestatud eesmärgiga katta liikmesriigi kulusid seoses taristu ehitamise, hooldamise, kasutamise ja arendamisega;
- 9) „väliskulumaks“ – maks, mille eesmärk on katta üks või mitu järgmist kulu:
 - a) liiklusest tulenevad õhusaastekulud,
 - b) liiklusest tulenevad mürakulud või
 - c) liiklusest tulenevad CO₂ heitega seotud kulud;
- 10) „liiklusest tulenevad õhusaastekulud“ – sõiduki kasutamise ajal õhku paisatavate tahkete osakeste ja osooni eellaste, näiteks NO_x ja lenduvate orgaaniliste ühendite poolt inimtervisele ja keskkonnale tekitatud kahjuga seotud kulud;
- 11) „liiklusest tulenevad mürakulud“ – sõidukite tekitatud või sõidukite ja teekatte koostoimel tekkivast müra põhjustatud inimtervisele ja keskkonnale tekitatud kahjuga seotud kulud;
- 12) „liiklusest tulenevad CO₂ heite kulud“ – sõiduki kasutamise ajal CO₂ eraldumisest põhjustatud kahjuga seotud kulud;

- 13) „ummik“ – olukord, kus liikluse maht läheneb teede läbilaskevõimele või ületab selle;
- 14) „ummikumaks“ – maks, mis on kehtestatud sõidukitele eesmärgiga katta ummikutest tulenevad kulud liikmesriigis ning vähendada ummikuid;
- 15) „kaalutud keskmine taristumaks“ – kindla ajavahemiku jooksul taristumaksust saadud kogutulu, mis on jagatud kõnealusel perioodil selle taristumaksuga maksustamisele kuuluvatel teelõikudel läbitud raskesõidukite sõidukilomeetri arvuaga;
- 16) „kasutusmaks“ – kindlaksmääratud summa, mille tasumisel antakse sõidukile õigus kasutada kindla ajavahemiku jooksul artikli 7 lõigetes 1 ja 2 osutatud taristuid;
- 17) „sõiduk“ – mootorsõiduk, millel on neli või rohkem ratast, või liigendsõiduk, mis on ette nähtud või mida kasutatakse reisijate või kauba maanteeveoks;
- 18) „raskesõiduk“ – sõiduk, mille täismass on üle 3,5 tonni;

- 19) „raskeveok“ – raskesõiduk, mis on ette nähtud kaubaveoks;
- 20) „buss“ – raskesõiduk, mis on ette nähtud rohkem kui kaheksa reisija veoks (lisaks juhile);
- 21) „kergsõiduk“ – sõiduk, mille täismass ei ole üle 3,5 tonni;
- 22) „sõiduauto“ – kergsõiduk, mis on ette nähtud mitte rohkem kui kaheksa reisija veoks (lisaks juhile);
- 23) „ajaloolise väärtusega sõiduk“ –Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/45/EL* artikli 3 punktis 7 määratletud ajaloolise väärtusega sõiduk;
- 24) „minibuss“ – kergsõiduk, mis on ette nähtud lisaks juhile rohkem kui kaheksa reisija veoks;
- 25) „autoelamu“ – majutusvõimalusega sõiduk, milles on istmed ja laud, magamisasemed (kas eraldiasetsevad või istmetest magamisasemeks muudetavad), kööginurk ja panipaigad;

- 26) „väike tarbesõiduk“ – kergsõiduk, mis on ette nähtud kaubaveoks;
- 27) „kaubik“ – kergsõiduk Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/858*** I lisa C osa punkti 4.2 tähenduses;
- 28) „raskesõiduki CO₂ heide“ – CO₂ eriheide, mis on esitatud selle sõiduki kliendi teabefaili punktis 2.3, nagu on määratletud komisjoni määruse (EL) 2017/2400**** IV lisa II osas;
- 29) „heiteta sõiduk“ –
- a) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/1242***** artikli 3 punktis 11 määratletud heiteta raskeveok;
 - b) sõiduauto, väikebuss või väike tarbesõiduk, millel ei ole sisepõlemismootorit;
- 30) „vähese heitega raskesõiduk“ –
- a) määruse (EL) 2019/1242 artikli 3 punktis 12 määratletud vähese heitega raskeveok või

- b) raskesõiduk, mis ei ole kõnealuse määruse artikli 2 lõike 1 punktidega a–d hõlmatud ja mille CO₂ heide on väiksem kui 50 % selle sõidukirühma CO₂ võrdlusheitest, välja arvatud heiteta sõiduk;
- 31) „veoettevõtja“ – ettevõtja, kes tegeleb reisijate või kaupade veoga maanteedel;
- 32) „Euro-heitgaasiklassi 0, Euro-heitgaasiklassi I, Euro-heitgaasiklassi II, Euro-heitgaasiklassi III, Euro-heitgaasiklassi IV, Euro-heitgaasiklassi V, EEVsse, Euro-heitgaasiklassi VI kuuluv sõiduk“ – raskesõiduk, mis vastab käesoleva direktiivi 0 lisas sätestatud heitgaasiklassile;
- 33) „raskesõiduki tüüp“ – kategooria, kuhu raskesõiduk kuulub vastavalt telgede arvule, mõõtmetele või massile või muule sõiduki klassifitseerimise viisile, mis kajastab sõiduki poolt teele põhjustatavaid kahjustusi, nagu 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 mis on visuaalselt nähtavad;
- 34) „sõidukite allrühm“ – määruse (EL) 2019/1242 artikli 3 punktis 8 määratletud sõidukite allrühm;
- 35) „sõidukirühm“ – määruse (EL) 2017/2400 I lisa tabelis 1 loetletud sõidukirühm;

- 36) „aasta Y aruandlusperiood“ – määruse (EL) nr 2019/1242 artikli 3 punktis 3 määratletud aasta Y aruandlusperiood;
- 37) „heitkoguste vähendamise trajektoor“ – aasta (Y) aruandlusperioodi ja sõidukite allrühma (sg) tulemus, nimelt $ET_{Y,sg}$, mis saadakse aastase CO₂ heite vähendamise teguri ($R-ET_Y$) korrutamisel alarühma sg CO₂ võrdlusheitega (rCO_{2sg}), nimelt $ET_{Y,sg} = R-ET_Y \times rCO_{2sg}$; aastate $Y \leq 2030$, $R-ET_Y$ ja rCO_{2sg} puhul on mõlemad kindlaks määratud vastavalt määruse (EL) 2019/1242 I lisa punktile 5.1; aastate $Y > 2030$ puhul on $R-ET_Y$ 0,70; allrühma sg CO₂ võrdlusheidet rCO_{2sg} kohaldatakse vastavalt määruse (EL) 2019/1242 artikli 11 lõike 2 alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide kohastele kohandustele aruandlusperioodide suhtes, mis algavad pärast nimetatud delegeeritud õigusaktide vastavaid kohaldamise kuupäevi;
- 38) „sõidukirühma CO₂ võrdlusheide“ –
- a) määrusega (EL) 2019/1242 hõlmatud sõidukite puhul vastavalt kõnealuse määruse I lisa punktis 3 esitatud valemile arvatud summat;

- b) määrusega (EL) 2019/1242 hõlmamata sõidukite puhul asjaomase sõidukirühma sõidukite kõigi CO₂ heidete keskmiste väärtust, mis on esitatud kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2018/956***** esimese aruandlusperioodi kohta, mis algab pärast kuupäeva, mil asjaomasesse sõidukirühma kuuluvate määruse (EÜ) nr 2017/2400 artiklis 9 osutatud kohustustele mittevastavate sõidukite registreerimine, müük või kasutuselevõtmine on määruse (EÜ) nr 2017/2400 artikli 24 kohaselt keelatud;
- 39) „kontsessioonileping“ – ehitustööde või teenuste kontsessioon, nagu see on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/23/EL***** artikli 5 punkti 1 alapunktis a või b;
- 40) „kontsessiooni teemaks“ – teemaks, mida nõuab sisse kontsessioonäär kontsessioonilepingu alusel;
- 41) „oluliselt muudetud tee- või kasutusmaksukord“ – tee- või kasutusmaksu määramise kord, mille puhul maksumäärade muutmine 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).

2. Lõike 1 punkti 2 kohaldamisel:
- a) arvesse võetavate ehituskulude summa ei tohi mingil juhul 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 parendamise kulud võivad hõlmata mis tahes spetsiifilisi taristukulusid, mis on kavandatud vähendama müraga seotud saastet, võtma kasutusele uuenduslikke tehnoloogiaid või parandama teeohutust, ning taristu haldaja tegelikke makseid, mis ta on teinud, lähtudes sellistest objektiivsetest keskkonnakaalutlustest nagu kaitse pinnase saastumise eest.
3. Ilma et see piiraks artikli 7da lõike 3 kohaldamist, võivad liikmesriigid käsitada autoelamut kas bussina või sõiduautona.

* 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).

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

- *** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT L 151, 14.6.2018, lk 1).
- **** Komisjoni 12. detsembri 2017. aasta määrus (EL) 2017/2400, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 595/2009 seoses raskeveokite CO₂ heitkoguste ja kütusekulu kindlaksmääramisega ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ ning komisjoni määrust (EL) nr 582/2011 (ELT L 349, 29.12.2017, lk 1).
- ***** 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).
- ***** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 28. juuni 2018. aasta määrus (EL) 2018/956 uute raskeveokite CO₂-heite ja kütusekulu seire ja aruandluse kohta (ELT L 173, 9.7.2018, lk 1).
- ***** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/23/EL kontsessioonilepingute sõlmimise kohta (ELT L 94, 28.3.2014, lk 1).“;

3) Artiklid 7 ja 7a 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 4–14 ning artiklites 7a–7k sätestatud tingimustele.
2. Lõige 1 ei piira liikmesriikide õigust kohaldada kooskõlas ELi 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 4 ja 5, artiklis 7a ja artikli 7j lõigetes 1, 2 ja 4.

3. Ilma et see piiraks käesoleva direktiivi muude sätete kohaldamist, võidakse selliste erinevate sõidukikategooriate puhul nagu raskesõidukid, raskeveokid, bussid, kergsõidukid, väikesed tarbesõidukid, väikebussid ja sõiduaudod kehtestada või säilitada tee- või kasutusmaks teineteisest sõltumatult. Kui liikmesriigid kohaldavad makse sõiduaudode puhul, peavad nad seda tegema ka väikeste tarbesõidukite puhul.
4. Liikmesriigid ei kehtesta ühegi konkreetse sõidukikategooria suhtes sama teelõigu kasutamise eest nii tee- kui kasutusmaksu. Liikmesriik, kes kehtestab oma teedevõrgus kasutusmaksu, võib siiski kehtestada ka teemaksu sildade, tunnelite ja mägedes läbipääsude kasutamise eest.

Liikmesriigid võivad otsustada mitte kohaldada artikli 7ca lõiget 3, artikli 7ga lõiget 1 ja artikli 7gb lõiget 2 seesuguste teemaksude suhtes sildade, tunnelite ja mägedes läbipääsude kasutamise eest, kui on täidetud üks või mõlemad järgmistest tingimustest:

- a) artikli 7ca lõike 3, artikli 7ga lõike 1 ja artikli 7gb lõike 2 kohaldamine ei oleks asjaomase teemaksusüsteemi puhul sellise diferentseerimise kasutuselevõtmiseks tehniliselt praktiline;
- b) artikli 7ca lõike 3, artikli 7ga lõike 1 ja artikli 7gb lõike 2 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 7ca lõiget 3, artikli 7ga lõiget 1 ja artikli 7gb lõiget 2, teavitab komisjoni oma otsusest.

5. Tee- ja kasutusmaksud ei tohi olla otseselt ega kaudselt diskrimineerivad
 - a) teekasutaja riikkondsuse,
 - b) veoettevõtja asukohaliikmesriigi või kolmandast riigist asukohariigi,
 - c) sõiduki registrisse kandmise liikmesriigi või kolmanda riigi või
 - d) veo lähte- või sihtkoha tõttu.

6. Liikmesriigid võivad teatud teelõikude kasutamise eest ette näha vähendatud teemaksu või kasutusmaksu või teatud teelõikude puhul täielikult loobuda teemaksude kohaldamisest, seda eelkõige hõreda asustusega aladel, kus on madal liiklustihedus.

7. Kontsessioonilepingutega hõlmatud teede korral, kui leping allkirjastati enne [käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäev osastavas käändes], või riigihankemenetluse raames saadi pakkumised või anti vastused vastavalt läbirääkimismenetlusele saadetud läbirääkimiskutsetele enne ... [käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäev osastavas käändes]. Liikmesriigid võivad otsustada loobuda artikli 7ca lõike 3, artikli 7g lõigete 1 ja 2, artikli 7ga ja artikli 7gb kohaldamisest kontsessioonilepingutega hõlmatud teede tee- ja kasutusmaksude suhtes kuni lepingu uuendamiseni või tee- või kasutusmaksukorra olulise muutmiseni.
8. Lõiget 7 kohaldatakse ka pikaajaliste lepingute suhtes, mis on sõlmitud avaliku ja erasektori asutuse vahel ja allkirjastatud enne ... [käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäev osastavas käändes] muude kui nõudlusrisi üleminekut hõlmavate ehitustööde tegemise või teenuste korraldamise eesmärgil.
9. Liikmesriigid võivad ette näha vähendatud teemaksu või kasutusmaksu või teha erandeid tee- või kasutusmaksude maksmise kohustusest:
 - a) raskesõidukite puhul, mis on Euroopa Parlamendi ja nõukogu (EL) nr 165/2014* alusel vabastatud kohustusest paigaldada sõidumeerik ja seda kasutada;

- b) raskeveokite puhul, mille täismass on üle 3,5 tonni ja alla 7,5 tonni ning mida juht kasutab oma töö käigus tema kasutuses olevate materjalide, seadmete või masinate veoks või käsitöötoodete kohaletoimetamiseks, kui vedu ei toimu rendi või tasu eest;
 - c) sõidukite puhul, mis vastavad artikli 6 lõike 2 punktides a ja b sätestatud tingimustele, või mis tahes sõidukite puhul, mida kasutavad või omavad puuetega inimesed; ning
 - d) heiteta sõidukite puhul, mille täismass on kuni 4,25 tonni.
10. Alates ... [kaheksa aastat pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäeva, seestütlevas käändes] ei kohalda liikmesriigid üleeuroopalises transpordivõrgu põhivõrgus raskesõidukite suhtes kasutusmaks.
11. Erandina lõikest 10 võivad liikmesriigid kohaldada üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrgu lõikudel raskesõidukite suhtes kasutusmaks nõuetekohaselt ainult põhjendatud juhtudel, kui teemaksu kohaldamine:
- a) tooks võrreldes sellise teemaksu eeldatava tulu või kasuga kaasa ebaproportsionaalsed haldus-, investeerimis- ja tegevuskulud, näiteks asjaomaste teelõikude piiratud pikkuse, suhteliselt väikese rahvastikutiheduse või suhteliselt väikese liiklustiheduse tõttu; või

- b) tooks kaasa liikluse ümbersuunamise, millel oleks negatiivne mõju liiklusohutusele või rahvatervisele.

Enne nende kasutusmaksude kohaldamist teavitavad liikmesriigid oma sellekohasest kavatsusest komisjoni. Nimetatud teade sisaldab esimese lõigu kohaseid põhjusi, mis õigustavad objektiivsetel kriteeriumidel põhineva kasutusmaksu kohaldamist, ning selget teavet kasutusmaksuga hõlmatud sõidukite ja teelõikude kohta.

Liikmesriigid võivad esitada ühe teate mitme teelõigu kohta, mille suhtes kohaldatakse erandeid, tingimusel et iga teelõigu kohta esitatakse põhjendus.

12. Kui liikmesriigid kohaldavad artikli 8 kohaselt ühist kasutusmaksude süsteemi, kohandavad need liikmesriigid ühist süsteemi või lõpetavad selle kohaldamise ... [10 aastat pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäeva, saavas käändes].

13. Seoses raskeveokitega võib liikmesriik kuni ...[viis aastat pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäeva, rajavas käändes] kohaldada tee- või kasutusmaks üksnes selliste raskeveokite suhtes, mille täismass on vähemalt 12 tonni, kui ta leiab, et tee- või kasutusmaksude kogumine väiksemate kui 12-tonniste raskeveokite puhul:
- a) avaldaks tulenevalt liikluse ümbersuunamisest olulist negatiivset mõju vabale liiklusvoole, keskkonnale, müratasemele, ummikute tekkele, tervisele või liiklusohutusele;
 - b) põhjustaks halduskulusid rohkem kui 15 % sellest laiendamisest tulenevatest lisatuludest; 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 täismass on vähemalt 12 tonni, teavitavad komisjoni oma otsusest ning põhjendavad seda.

14. Kui teemakse kohaldatakse kõikide raskesõidukite suhtes, võivad liikmesriigid otsustada nõuda busside ja autoelamute puhul sisse raskeveokitega võrreldes erineva protsendi nimetatud kuludest.

15. ... [viis aastat pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäeva, saavas käändes] hindab komisjon käesoleva direktiivi rakendamist ja tõhusust kergsõidukite maksustamise osas.

Nimetatud hindamisel võetakse arvesse kergsõidukite suhtes rakendatavate maksustamissüsteemide arengut seoses eri sõidukikategooriate suhtes kohaldatavate maksustamisliikide, hõlmatud võrgu ulatuse, hinnakujunduse proportsionaalsuse ja muude asjakohaste elementidega.

Selle hindamise põhjal esitab komisjon asjakohasel juhul seadusandliku ettepaneku käesoleva direktiivi asjaomaste sätete muutmiseks.

-
- * 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).

Artikkel 7a

1. Kasutusmaksud peavad olema proportsionaalsed taristu kasutusajaga.
2. Kui kasutusmakse kohaldatakse raskesõidukite suhtes, peab taristu olema kättesaadav vähemalt järgmisteks ajavahemikeks: päev, nädal, kuu ja aasta. Kuine maksumäär ei ületa 10 % aastasest maksumäärast, nädalane maksumäär ei ületa 5 % aastasest maksumäärast ja päevane maksumäär ei ületa 2 % aastasest maksumäärast.

Liikmesriik võib otsustada, et nimetatud liikmesriigis registreeritud sõidukite suhtes kohaldatakse 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: päev, nädal ja/või 10 päeva, kuu ja/või kaks kuud, ning aasta. Kahe kuu maksumäär ei ületa 30 % aastasest maksumäärast, ühe kuu maksumäär ei ületa 19 % aastasest maksumäärast, kümne päeva maksumäär ei ületa 12 % aastasest maksumäärast, nädala maksumäär ei ületa 11 % aastasest maksumäärast ja päeva maksumäär ei ületa 9 % aastasest maksumäärast.

Liikmesriigid võivad päevase kasutusmaksu ette näha üksnes transiidi puhul.

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 ... [käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäev osastavas käändes], võivad liikmesriigid säilitada esimeses lõigus sätestatud piirmääradest suuremad määrad, kui need kehtisid enne seda kuupäeva, ja säilitada 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 kasutusmaksukord jõustub, ning hiljemalt ... [kaheksa aastat pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäeva, saavas käändes].

4. Väikebusside ja väikeste tarbesõidukite puhul järgivad liikmesriigid kas lõiget 2 või 3. Kui liikmesriigid kehtestavad väikestele tarbesõidukitele erinevad kasutusmaksud kui sõiduautodele, kehtestavad nad väikestele tarbesõidukitele kõrgemad kasutusmaksumäärad kui sõiduautodele.

5. ... [viis aastat pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäeva, saavas käändes] hindab komisjon erinevate väikeste tarbesõidukite erineva kohtlemise tehnilist ja õiguslikku teostatavust selle alusel, kas asjaomane väike tarbesõiduk on varustatud sõidumeerikuga või mitte, ning esitab asjakohasel juhul selle hindamise põhjal seadusandliku ettepaneku käesolevat direktiivi vastavalt muuta.“.

4) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 7aa

1. Liikmesriigid, kes kohaldasid teemakse oma üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrgus või selle osas enne ... [käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäev osastavas käändes] võivad kehtestada kombineeritud maksustamissüsteemi kõigi raskesõidukite või teatavat liiki raskesõidukite jaoks.
2. Nimetatud kombineeritud maksustamissüsteemis võivad liikmesriigid olenemata artikli 7 lõikest 10 kohaldada kasutusmaks kõigi raskesõidukite või teatavat liiki raskesõidukite, sealhulgas üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrgus või selle osades kasutatavate teatavate raskesõidukite kaalukategooriate suhtes vastavalt artikli 7 lõikele 4.

3. Käesoleva artikli lõikes 2 osutatud kasutusmakse diferentseeritakse vastavalt artiklile 7 ja Euro-heitgaasiklassile. Lisaks määravad liikmesriigid kasutusmaksud, sealhulgas halduskulud, asjaomaste raskesõidukikategooriate puhul tasemel, mis ei ületa II lisas sätestatud maksimummäärasid.
4. Liikmesriigid, kes kehtestavad kombineeritud maksustamiskava, viivad läbi mõjuhinnangu või analüüsi, milles selgitatakse ja põhjendatakse selle kehtestamist ning millest teatatakse komisjonile vähemalt kuus kuud enne selle kehtestamist.“.

5) Artiklid 7b ja 7c 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 nimetatud maksu kohaldatakse. Liikmesriigid võivad otsustada sisse nõuda üksnes teatava protsendi nimetatud kuludest.

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 puhul kohaldatakse väliskulumaksu, diferentseerivad liikmesriigid seda ja kehtestavad selle kooskõlas miinimumnõuetega ja meetoditega, mis on kindlaks määratud IIIa lisas, ning selle puhul järgitakse IIIb ja IIIc lisas sätestatud võrdlusväärtusi. Liikmesriigid võivad otsustada sisse nõuda üksnes teatava protsendi nimetatud kuludest.

2. Väliskulumaksu suuruse kehtestab asjaomane liikmesriik. Kui liikmesriik määrab sel eesmärgil asutuse, on nimetatud asutus õiguslikult ja rahaliselt sõltumatu asutusest, kelle ülesanne on hallata ja koguda kõnealust maksu või selle osa.
3. Liikmesriigid võivad kohaldada vabastusi, mis võimaldavad väliskulumaksu kohandada ajaloolise väärtusega sõidukite puhul.“.

6) Lisatakse järgmised artiklid:

„Artikkel 7ca

1. Liikmesriigid võtavad õhu- või mürasaaste väliskulumaksu kogumisel arvesse kulusid, mis on seotud teedevõrgu või selle osaga, kus seda maksu nõutakse, ja sõidukitega, mille suhtes seda maksu kohaldatakse.
2. Liiklusest tuleneva õhusaastega seotud väliskulumaksu ei kohaldata raskesõidukite suhtes, mis vastavad kõige rangematele Euro heitenormidele.

Esimese lõigu kohaldamine lõpetatakse neli aastat pärast kuupäeva, mil hakati kohaldama norme, millega kehtestati kõnealused reeglid.

3. Alates ... [neli aastat pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäeva, seestütlevas käändes] kohaldavad liikmesriigid raskesõidukitele liiklusest tuleneva õhusaaste väliskulumaksu artikli 7 lõikes 1 osutatud maksustatavas teedevõrgus.

Erandina esimesest lõigust võivad liikmesriigid jätta väliskulumaksu nõude nende teelõikude suhtes kohaldamata, kui see tooks kaasa enim saastavate sõidukite ümbersuunamise, millel oleks negatiivne mõju liiklusohutusele ja rahvatervisele.

4. Liikmesriigid võivad hinnata võimalust kohaldada CO₂ heite ja õhusaaste väliskulumaksu või nende heidetega seotud alandatud maksumäära, juhul kui kontsessiooni teemakse ei diferentseerita artiklite 7g ja 7ga kohaselt raskesõidukite puhul ning artikli 7gb kohaselt kergsõidukite puhul.

Nimetatud vabatahtliku hindamise tulemusest, sealhulgas põhjendusest, miks väliskulumaksu või allahindlust ei kohaldata, teavitatakse komisjoni.

Artikkel 7cb

1. Liikmesriigid võivad kohaldada CO₂ heite suhtes 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 kooskõlas IIIa lisaga.
2. Busside puhul võivad liikmesriigid otsustada kohaldada samu või madalamaid väärtusi, kui need, mida kohaldatakse raskeveokite suhtes.
3. CO₂ heite väliskulumaksu võib kombineerida taristumaksuga, mida on diferentseeritud artikli 7ga kohaselt.

4. ... [viis aastat pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumist, saavas käändes] hindab komisjon CO₂ heite väliskulude maksustamise rakendamist ja tõhusust ning selle kooskõla Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2003/87/EÜ* ja nõukogu direktiiviga 2003/96/EÜ**. Komisjon esitab selle hindamise põhjal asjakohasel juhul seadusandliku ettepaneku käesoleva artikli muutmiseks. Kui käesolevat artiklit ei ole 1. jaanuariks 2027 vastavalt muudetud, kuid direktiivi 2003/87/EÜ või direktiivi 2003/96/EÜ sätteid on muudetud viisil, mille tulemusena võetakse tõhusalt arvesse vähemalt osa maanteetranspordi CO₂ heite väliskuludest, võtab komisjon vastu delegeeritud õigusakte kooskõlas käesoleva direktiivi artikliga 9d käesoleva direktiivi IIIc lisas sätestatud CO₂ heite väliskulumaksu võrdlusväärtuste kohandamiseks, võttes arvesse maanteesõidukite kütustele liidus kohaldatavat tegelikku CO₂ hinda.

-
- * Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ (ELT L 275, 25.10.2003, lk 32).“;
- ** Nõukogu 27. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/96/EÜ, millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühenduse raamistik (ELT L 283, 31.10.2003, lk 51)“.

7) Artikkel 7d asendatakse järgmisega:

„Artikkel 7d

Hiljemalt kuus kuud pärast uute ja rangemate Euro heitenormide vastuvõtmist esitab komisjon asjakohasel juhul seadusandliku ettepaneku IIIb lisas toodud vastavate võrdlusväärtuste kindlaksmääramiseks ja II lisas esitatud kasutusmaksude maksimummäärade kohandamiseks.“.

8) Lisatakse järgmine artikkel:

„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 tihti ummikuid, ja üksnes ajavahemikel, mil ummikud enamasti esinevad.
2. Liikmesriigid täpsustavad lõikes 1 osutatud teelõigud ja ajavahemikud, võttes aluseks objektiivsed kriteeriumid, mis on seotud teedel ja nende ümbruses tekkivate ummikute tasemega, näiteks keskmine hiline mine või järjekorra pikkus.

3. Mis tahes teedevõrgu osas kehtestatud ummikumaksu kohaldatakse mittediskrimineerivalt kõigi sõidukikategooriate suhtes kooskõlas standardsete samaväärsuskordajatega, mis on esitatud V lisas. Liikmesriigid võivad ühistranspordi kasutamise soodustamiseks ning sotsiaalmajandusliku arengu ja territoriaalse ühtekuuluvuse edendamiseks teha ummikumaksust täielikult või osaliselt erandi väikebussidele ja bussidele. Autoelamuid, olenemata nende täismassist, ei käsitata käesoleva lõike kohaldamisel bussidena.
4. Ummikumaks määratakse kindlaks vastavalt V lisas osutatud miinimumnõuetele. See kajastab kulusid, mida sõiduk põhjustab teistele liiklejatele ja kaudselt kogu ühiskonnale ning see ei ületa ühegi teeliigi puhul VI lisas sätestatud võrdlusväärtuseid. Kui liikmesriik kavatseb kohaldada VI lisas sätestatud võrdlusväärtustest kõrgemaid ummikumakse, teatab ta sellest komisjonile V lisas osutatud nõuete kohaselt.

Ummikumaksust saadavat tulu või selle tulu rahalise väärtuse ekvivalenti kasutatakse ummikuprobleemi lahendamiseks või üldiselt kestliku transpordi ja liikuvuse arendamiseks.

Kui sellised tulud suunatakse üldeelarvesse, loetakse, et liikmesriik on teist lõiku kohaldanud, kui ta rakendab ummikuprobleemi lahendamiseks rahalise toetuse poliitikat või arendab säästvat transporti ja liikuvust, mille väärtus on samaväärne ummikumaksudest saadava tuluga.

5. Liikmesriigid võtavad kasutusele asjakohased mehhanismid ummikumaksude mõju jälgimiseks ja nende taseme läbivaatamiseks. Iga liikmesriik vaatab maksud korrapäraselt läbi vähemalt iga kolme aasta järel, tagamaks, et need ei ületa kõnealuses liikmesriigis esinevad ummikukulud nendel teelõikudel, mille suhtes on kehtestatud ummikumaks.“.

9) Artikli 7e lõiked 1 ja 2 asendatakse järgmistega:

- „1. Liikmesriigid kasutavad raskesõidukite taristumaksu maksimaalse taseme arvutamisel meetodikat, 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 meetodika kasutamisel saadud summaga, või sellest väiksem. Samaväärsust hinnatakse kontsessioonilepingu laadile vastava, põhjendatud pika võrdlusperioodi alusel.“.

10) 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 üleeuroopalise transpordivõrgu 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 käesoleva direktiivi artikli 7b lõikele 1 ja artiklile 7e, välja arvatud juhul, kui saadud tulu investeeritakse määruse (EU) nr 1315/2013 IV peatüki kohaselt kindlaks määratud põhivõrgukoridoride piiriülestesse lõikudesse; sel juhul ei tohi hinnalisand olla suurem kui 25 % kaalutud keskmisest taristumaksust, või juhul, kui kaks või enam liikmesriiki võivad kehtestada hinnalisandi samas transpordikoridoris; sellisel juhul ning kui sellega nõustuvad kõik kõnealusesse koridori kuuluvad liikmesriigid ning liikmesriigid, mis asuvad selle liikmesriigi naabruses, kelle territooriumil asub hinnalisandiga hõlmatav transpordilõik, võib kõnealune hinnalisand olla suurem kui 25 %, kuid mitte suurem kui 50 % kaalutud keskmisest taristumaksust;
- c) hinnalisandi kohaldamisega ei kaasne kaubandusliku liikluse ebaõiglast kohtlemist võrreldes muude liiklejatega;
- d) andmed hinnalisandi täpse kohaldamiskoha kohta ja tõendid punktis a osutatud transporditaristu või transporditeenuste rahastamise otsuse kohta esitatakse komisjonile enne hinnalisandi kohaldamist;
- e) ajavahemik, mille jooksul hinnalisandit kohaldatakse, määratletakse ja piiritletakse eelnevalt ning eeldatavate tulude poolest on see kooskõlas hinnalisandist saadavast tulust kaasrahastatavate projektide rahastamiskavadega ja tulude-kulude analüüsiga.

2. Uue piiriülese projekti puhul võib hinnalisandit kohaldada vaid juhul, kui kõik projektiga seotud liikmesriigid on sellega nõus.
3. Hinnalisandit võib kohaldada sellise taristumaksu suhtes, mis on diferentseeritud kooskõlas artiklitega 7g, 7ga või 7gb.
4. 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 käesoleva artikli lõikes 1 sätestatud tingimustele või et sellel on märkimisväärne negatiivne mõju äärepoolsete piirkondade majanduse arengule, võib komisjon vastu võtta rakendusakte, taotluse tagasi lükata või nõuda asjaomase liikmesriigi esitatud maksustamiskava muutmist. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 9c lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.
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 võrdsetel tingimustel kättesaadav;
 - b) diferentseeritakse sõltuvalt kellaajast, päeva liigist 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 kuut 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 ummikumaksu ei kohaldata.

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

2. Kuni kohaldatakse artiklis 7ga osutatud taristumaksude ja kasutusmaksude diferentseerimist raskesõidukite puhul, diferentseerivad liikmesriigid taristumaksu vastavalt sõiduki Euro-heitgaasiklassile nii, et ükski taristumaks ei ole üle 100 % suurem samast, kõige rangematele Euro heitenormidele vastavatel samaväärsetelt sõidukitelt nõutavast maksust. Kui taristu- ja kasutusmaksud on diferentseeritud vastavalt artiklile 7ga, võivad liikmesriigid Euro-heitgaasiklassil põhineva diferentseerimise lõpetada.

Erandina esimesest lõigust võib liikmesriik otsustada taristumaksu diferentseerimise nõude kohaldamata jätta kõigil järgmistel juhtudel:

- a) see kahjustaks oluliselt teemaksusüsteemide sidusust tema territooriumil;
- b) asjaomase teemaksusüsteemi puhul ei oleks sellise diferentseerimise kasutuselevõtmine tehniliselt praktiline;
- c) see tooks kaasa enim saastavate sõidukite ümbersuunamise koos selle negatiivse mõjuga liiklusohutusele ja rahvatervisele;

d) teemaks sisaldab õhusaaste väliskulumaksu.

Kõigist sellistest eranditest teatatakse komisjonile.

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

11) Lisatakse järgmised artiklid:

„Artikkel 7ga

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

Liikmesriigid hakkavad diferentseerimist määruse (EL) 2019/1242 artikli 2 lõike 1 punktidega a–d hõlmatud raskesõidukite allrühmade suhtes kohaldama hiljemalt kaks aastat pärast nende sõidukite allrühmade CO₂ võrdlusheite avaldamist nimetatud määruse artikli 11 lõike 1 kohaselt vastu võetud rakendusaktides.

Käesoleva artikli lõikes 2 osutatud CO₂ heite klasside 1, 4 ja 5 diferentseerimist hakatakse määruse (EL) 2019/1242 artikli 2 lõike 1 punktidega a–d hõlmamata raskesõidukite rühmade suhtes kohaldama hiljemalt kaks aastat pärast asjaomast rühma käsitlevate CO₂ võrdlusheite avaldamist käesoleva artikli lõike 7 kohaselt vastu võetud rakendusaktides. Kui määruse (EL) 2019/1242 I lisa punkti 5.1 muudetakse liidu õigusaktiga nii, et see hõlmab raskesõidukite rühma CO₂ võrdlusheidet, ei määrata sellist CO₂ võrdlusheidet enam kindlaks vastavalt käesoleva artikli lõikele 7, vaid vastavalt nimetatud määruse I lisa punktile 5.1.

Kui heitkoguste vähendamise trajektoorid määruse (EL) 2019/1242 artikli 2 lõike 1 punktidega a–d hõlmamata raskesõidukite rühmadele on kindlaks määratud liidu õigusaktiga, muutes kõnealuse määruse I lisa punkti 5.1, hakatakse käesoleva artikli lõikes 2 määratletud CO₂ heite klasside 2 ja 3 diferentseerimist kohaldama alates uute heitkoguste vähendamise trajektooride jõustumise kuupäevast.

Ilma et see piiraks lõikes 3 ette nähtud maksude vähendamist võivad liikmesriigid mis tahes sõidukirühmade heiteta sõidukite suhtes ette näha vähendatud taristu- või kasutusmaksud, või vabastuse taristu- või kasutusmaksudest alates ... [käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäev seestütlevas käändes] kuni 31. detsembrini 2025. Alates 1. jaanuarist 2026 võib kohaldada kuni 75 % maksuvähendust võrreldes lõikes 2 määratletud CO₂ heite klassi 1 suhtes kohaldatava maksuga.

2. Ilma et see piiraks lõike 1 kohaldamist, kehtestavad liikmesriigid 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 – sõidukite allrühma sg kuuluvad sõidukid, mis on registreeritud esimest korda aasta Y aruandlusperioodil ja mille CO₂ heide on aasta Y aruandlusperioodi heitkoguste vähendamise trajektoorist rohkem kui 5 % väiksem, ning sõidukite allrühma sg kuuluvad sõidukid, mis ei kuulu ühtegi punktides c, d ja e osutatud CO₂ heite klassi;

- c) CO₂ heite klass 3 – sõidukite allrühma (sg) kuuluvad sõidukid, mis on registreeritud esimest korda aasta Y aruandlusperioodil ja mille CO₂ heide on aasta Y aruandlusperioodi heitkoguste vähendamise trajektoorist rohkem kui 8 % väiksem, ning sõidukite allrühma (sg) kuuluvad sõidukid, mis ei kuulu ühtegi punktides d ja e osutatud CO₂ heite klassi;
- d) CO₂ heite klass 4 – vähese heitega raskesõidukid;
- e) CO₂ heite klass 5 – heiteta sõidukid.

Liikmesriigid tagavad, et CO₂ heite klassi 2 või 3 kuuluva sõiduki liigitus tehakse pärast esmast registreerimist iga kuue aasta järel uuesti ning kui see on asjakohane, liigitatakse sõiduk ümber vastavasse heiteklassi sel ajal kohaldatavate piirväärtuste alusel. Ümberliigitamine jõustub kasutusmaksuga seonduvalt hiljemalt ümberliigitamise kehtivuse esimesel päeval või nimetatud ümberliigitamise päeval.

- 3. Ilma et see piiraks lõike 1 kohaldamist, kohaldatakse vähendatud makse CO₂ heite klassidesse 2, 3, 4 ja 5 kuuluvate sõidukite suhtes järgmiselt:
 - a) CO₂ heite klass 2 – 5–15 % vähendamine võrreldes CO₂ heite klassi 1 suhtes kohaldatava maksuga;

- b) CO₂ heite klass 3 – 15–30 % vähendamine võrreldes CO₂ heite klassi 1 suhtes kohaldatava maksuga;
- c) CO₂ heite klass 4 – 30–50 % vähendamine võrreldes CO₂ heite klassi 1 suhtes kohaldatava maksuga;
- d) CO₂ heite klass 5 – 50–75 % vähendamine võrreldes CO₂ heite klassi 1 suhtes kohaldatava maksuga;

Kui taristumaksu või kasutusmaksu diferentseeritakse ka vastavalt Euroheitgaasiklassile, kohaldatakse esimeses lõigus osutatud vähendamisi võrreldes maksuga, mida kohaldatakse kõige rangemate Euro heitenormide korral.

- 4. Käesolevas artiklis osutatud diferentseerimise eesmärk ei tohi olla täiendava tulu saamine.
- 5. Erandina lõikest 1, võib liikmesriik otsustada mitte kohaldada lõike 2 kohast nõuet diferentseerida taristumaksu, kui kogutakse CO₂ väliskulumaksu ja seda diferentseeritakse vastavalt IIIc lisas esitatud CO₂ heite väliskulumaksu võrdlusväärtustele.

6. Teelõikudel, kus sõidukit käitatakse kontrollitaval viisil ilma CO₂ heiteta, võivad liikmesriigid kohaldada selle sõiduki suhtes vähendatud makse vastavalt CO₂ heite klassile 5. Nimetatud võimalust kasutavad liikmesriigid kohaldavad muudel teelõikudel selle sõiduki suhtes makse vastavalt CO₂ heite klassile 1.
7. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, et määrata kindlaks CO₂ võrdlusheited määruse (EL) 2019/1242 artikli 2 lõike 1 punktidega a–d hõlmamata sõidukirühmade puhul.

Nimetatud rakendusaktides esitatakse iga sõidukirühma kohta andmed, mis avaldatakse määruse (EL) 2018/956 artiklis 10 osutatud aruandes. Komisjon võtab nimetatud rakendusaktid vastu hiljemalt kuus kuud pärast määruse (EL) 2018/956 artiklis 10 osutatud asjakohase aruande avaldamist.
8. ... [viis aastat pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäeva, saavas käändes] hindab komisjon käesolevas artiklis viidatud CO₂ heitel põhineva diferentseerimise rakendamist ja tõhusust ning selle jätkuvat vajalikkust, ning selle kooskõla direktiividega 2003/87/EÜ ja 2003/96/EÜ. Komisjon esitab selle hindamise põhjal asjakohasel juhul ettepaneku muuta käesoleva direktiivi asjakohaseid sätteid, milles käsitletakse maksude diferentseerimist CO₂ heite põhjal.

9. Komisjon vaatab iga viie aasta järel pärast ... [käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäev osastavas käändes] läbi II lisas sätestatud kasutusmaksude ülemmäärad ja lõikes 3 sätestatud vähendamise määrad ning esitab asjakohasel juhul selle läbivaatamise tulemuste põhjal seadusandliku ettepaneku kõnealuste sätete muutmiseks.
10. Komisjon koostab 30 kuud pärast ... [käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäev osastavas käändes] aruande, milles hinnatakse käesoleva direktiivi artikli 7ga lõike 2 punktides b ja c osutatud CO₂ heite klasside 2 ja 3 piirväärtuste asjakohasust võrreldes määruse (EL) 2019/1242 artikli 11 lõike 1 kohaselt avaldatud võrdlusheidete või määruse (EL) 2018/956 kohaselt teatatud CO₂ heidetega, ning teeb asjakohasel juhul selle hindamise tulemuste põhjal seadusandliku ettepaneku kõnealuste piirväärtuste muutmiseks.
11. Käesolevas artiklis osutatud CO₂ heitel põhineva maksude diferentseerimise kohaldamine ei ole kohustuslik, kui kohaldatakse muud liidu maanteetranspordi kütuse maksustamise meetet.

Artikkel 7gb

1. Liikmesriigid võivad kergsõidukite puhul tee- ja kasutusmakse diferentseerida vastavalt sõiduki keskkonnatoimele, mis on kindlaks määratud CO₂ koguheitena või CO₂ koguheite kaalutud keskmisena ja märgitud sõiduki vastavustunnistuse kirjes 49 ja Euro heitenormides.

Ilma et see piiraks käesoleva artikli lõike 2 kohaldamist, kohaldatakse sõiduautode, väikebusside ja väikeste tarbesõidukite suhtes tee- ja kasutusmaksu madalamaid määrasid, kui on täidetud mõlemad järgmistest tingimustest:

- a) nende CO₂ eriheide, mis on kindlaks määratud vastavalt komisjoni määrusele (EL) 2017/1151,* on null või väiksem järgmistest tasemetest:
 - i) ajavahemikuks 2021–2024 ELi sõidukipargi heite sihttasemed²⁰²¹, mis on kindlaks määratud vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/631** I lisa A osa punktile 6 ja B osa punktile 6;
 - ii) ajavahemikuks 2025–2029 ELi sõidukipargi heite sihttasemed, mis on kindlaks määratud vastavalt määruse (EL) 2019/631 I lisa A osa punktile 6.1.1 ja B osa punktile 6.1.1;

- iii) alates 2030. aastast ELi sõidukipargi heite sihttasemed, mis on kindlaks määratud vastavalt määruse (EL) 2019/631 I lisa A osa punktile 6.1.2 ja B osa punktile 6.1.2.
 - b) nende saasteainete heitkogused, mis on kindlaks määratud vastavalt määrusele (EL) 2017/1151, peavad vastama käesoleva direktiivi VII lisa tabelile.
Liikmesriigid võivad kohaldada käesoleva määruse VII lisas osutatud heiteta sõidukite suhtes vähendamist, kohaldamata vähendamist muude kõnealuses lisas osutatud heitenormide suhtes.
2. Kui see on tehniliselt teostatav, diferentseerivad liikmesriigid alates 1. jaanuarist 2026 teemakse ning kaubikute ja väikebusside kasutusmaksude aastamäärasid vastavalt sõiduki keskkonnatoimele vastavalt VII lisas sätestatud eeskirjadele. Lõike 1 teise alalõigu sätted on sel põhjusel soovituslikud.

Kui liikmesriigid otsustavad kohaldada erinevaid heitenorme või lõikes 1 sätestatust erinevat diferentseerimise taset või otsustavad lisada erinevaid või lisakriteeriume, teatavad nad oma valikust sellest komisjonile ja põhjendavad seda vähemalt kuus kuud enne diferentseerimise kehtestamist.

Liikmesriigid võivad siiski kohaldada vähendamisi üksnes heiteta sõidukite suhtes, kohaldamata diferentseerimist muude sõidukite suhtes ja ilma komisjonile teatamata.

3. Lõigetes 1 ja 2 sätestatud tingimustel võivad liikmesriigid võtta arvesse sõiduki keskkonnatoime paranemist seoses sõiduki üleminekuga alternatiivkütustele.
4. Liikmesriigid võivad ajaloolise väärtusega sõidukite maksustamiseks kehtestada erimeetmed.
5. Käesolevas artiklis osutatud diferentseerimise eesmärk ei tohi olla täiendava tulu saamine.

* 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 (ELT L 175, 7.7.2017, lk 1).

** 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 (ELT L 111, 25.4.2019, lk 13).“.

12) Artiklit 7h muudetakse järgmiselt:

a) lõiget 1 muudetakse järgmiselt:

i) sissejuhatav lõik asendatakse järgmisega:

„1. Vähemalt kuus kuud enne uue või oluliselt muudetud taristumaksusüsteemi rakendamist saadavad liikmesriigid komisjonile:“;

ii) punkti a lisatakse järgmine taane:

„– kui see on kohaldatav, selge teabe elektroonilise teemaksu kogumise süsteemi põhiomaduste, sealhulgas koostalitlusvõime kohta;“;

b) lisatakse järgmine lõige:

„1a. Kooskõlas lõikega 1 komisjonile teabe saatmisel võib liikmesriik lisada teabe rohkem kui ühe taristumaksusüsteemi muudatuse kohta. Kui komisjoni on juba teavitatud muudatusest, loetakse, et liikmesriik on juba täitnud lõikes 1 sätestatud teavitamiskohustuse ning nimetatud muudatust võib rakendada komisjoni sellest täiendavat teavitamata.“

c) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Enne uue või oluliselt muudetud väliskulu- või ummikumaksusüsteemi rakendamist teavitavad liikmesriigid komisjoni asjaomasest võrgust ning kavandatavatest maksumääradest sõidukikategooria ja heitgaasiklassi kaupa ning asjakohasel juhul teavitavad komisjoni vastavalt IIIa lisa punktile 2 või V lisa punktile 2.“;

d) lõige 4 jäetakse välja.

13) 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) maksuvähendus ei ületa 13 % taristumaksust, mida tasuvad samaväärsed allahindluse või maksuvähenduse tingimustele mittevastavad sõidukid.“;

b) lisatakse järgmine lõige:

„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 harvemate kasutajate arvelt.“;

c) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Kooskõlas käesoleva direktiivi artikli 7g lõike 1 punktis b ja artikli 7g lõikes 3 sätestatud tingimustega võib teemaksumäärasid määruse (EL) nr 1315/2013 I lisa kaartidel määratletud üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrgu peamiste projektide puhul diferentseerida muul viisil, et tagada selliste projektide äriine tasuvus, kui need konkureerivad otseselt muude transpordiliikidega. Sellest tulenev maksustamisstruktuur on lineaarne ja proportsionaalne. Selle üksikasjad avalikustatakse ja tehakse kõigile kasutajatele võrdsetel tingimustel kättesaadavaks. See ei tohi tekitada teistele kasutajatele lisakulusid kõrgemate teemaksude näol.“.

14) Artiklit 7j muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Tee- ja kasutusmaks kohaldatakse ja kogutakse ning nende tasumist kontrollitakse nii, et see võimalikult vähe takistab sujuvat liiklusvoogu ja et oleks võimalik vältida kohustuslikku kontrolli liidu sisepiiridel. Sel eesmärgil teevad liikmesriigid koostööd, et näha ette meetodid, mille abil teekasutajad saavad tavapäraseid makseviise kasutades tasuta tee- ja kasutusmaks ööpäevaringselt vähemalt elektrooniliselt või piiril või põhilistes müügipunktides nii neid maks kohaldavates liikmesriikides kui ka neist väljaspool. Liikmesriigid ei ole kohustatud tagama füüsilisi tasumiskohti.“;

b) lisatakse järgmine lõige:

„2a. Kui sõidukijuht, või kui see on asjakohane, veoettevõtja või Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse osutaja ei ole võimeline tõendama sõiduki heiteklassi artikli 7 g lõike 2, artikli 7ga või artikli 7gb tähenduses, võivad liikmesriigid kohaldada kõrgeimat kohaldatavat tee- või kasutusmaksu.“

Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et liikleja saab enne taristu kasutamist deklareerida sõiduki heiteklassi vähemalt elektroonilisel teel. Liikmesriigid võivad pakkuda elektroonilisi ja mitteelektronilisi vahendeid liiklejate tõendite esitamiseks teemaksusoodustuse saamiseks või asjakohasel juhul kontrollide puhul esitamiseks. Liikmesriigid võivad nõuda, et elektrooniliste vahendite abil esitatavad tõendid esitataks enne taristu kasutamist.

Liikmesriigid võivad võtta vajalikke meetmeid tagamaks, et taristu kasutamise järel esitatavaid tõendeid aktsepteeritakse 30 päeva või liikmesriikide poolt kindlaks määratud pikema ajavahemiku jooksul pärast taristu kasutamist, ning et tagatakse kohaldatud tee- või kasutusmaksu ja asjaomase sõiduki heiteklassile vastava tee- või kasutusmaksu vahe hüvitamine, mis tuleneb kohaldatava tähtaja jooksul esitatud tõenditest.“;

c) lõiked 3 ja 4 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.

4. Kui see on majanduslikult otstarbekas, kehtestavad liikmesriigid taristumaksu, väliskulumaksu ja ummikumaksu ning koguvad neid Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2019/520* artikli 3 lõike 1 sätetele vastava elektroonilise teemaksu kogumise süsteemi abil. Komisjon edendab liikmesriikidevahelist koostööd, mis on vajalik, et tagada Euroopa tasandil teemaksu kogumise elektrooniliste süsteemide koostalitlusvõime.

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. märtsi 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/520 liidu elektrooniliste teemaksu kogumise süsteemide koostalitlusvõime ja teemaksude tasumata jätmist käsitleva piiriülese teabevahetuse hõlbustamise kohta (ELT L 91, 29.3.2019, lk 45).“.

- 15) Artikkel 7k asendatakse järgmisega:

„Artikkel 7k

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

16) Artiklit 8 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 2 punktid a ja b asendatakse 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;“;

b) lisatakse järgmine lõige:

- „3. Käesoleva artikli lõikes 1 osutatud ühise kasutusmaksude süsteemi puhul pikendatakse artikli 7 ga lõike 1 teises ja kolmandas lõigus osutatud diferentseerimise lõplikku kohaldamiskuupäeva kuni [kolm aastat pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäeva, rajavas käändes] või, juhul kui CO₂ võrdlusheide avaldatakse pärast ... [käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäev osastavas käändes], kolmele aastale pärast CO₂ võrdlusheite avaldamist.“.

17) Artiklit 9 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1a asendatakse järgmisega:

„1a. Käesolev direktiiv ei takista liikmesriikidel kohaldada:

- a) spetsiaalselt kehtestatud reguleerivaid makse, et vähendada liiklusummikuid või võidelda keskkonnamõjudega, sealhulgas halva õhukvaliteediga, linnapiirkonna mis tahes teedel, sealhulgas linnapiirkonda läbivatel üleeuroopalise teedevõrgu teedel;
- b) makse, mis on spetsiaalselt ette nähtud teesiseste või tee ääres või kohal paiknevate rajatiste ehitus-, kasutus-, hooldus- ja arenduskulude rahastamiseks, mis annavad liikumise ajal energiat vähese heitega ja heiteta sõidukitele, ning mida kohaldatakse selliste sõidukite suhtes.

Nimetatud makse kohaldatakse mittediskrimineerivalt. “;

b) lõike 2 teine lõik jäetakse välja.

18) Artiklisse 9c lisatakse järgmine lõige:

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

19) Artiklid 9d ja 9e asendatakse järgmisega:

„Artikkel 9d

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 9e vastu delegeeritud õigusakte, et muuta käesoleva direktiivi 0 lisa, IIIa lisa punktides 4.1 ja 4.2 valemeid ning IIIb ja IIIc lisa tabelites esitatud summasid, et kohandada neid teaduse ja tehnika arenguga.

Artikli 7cb lõikes 4 osutatud asjaoludel võtab komisjon kooskõlas artikliga 9e vastu delegeeritud õigusakte, et muuta käesoleva direktiivi IIIc lisas sätestatud CO₂ heite väliskulumaksu võrdlusväärtusi, võttes arvesse maanteeõidukite kütustele liidus kohaldatavat tegelikku CO₂ hinda. Sellised muudatused piirduvad sellega, et tagada, et CO₂ heite väliskulumaksu tase ei ületa taset, mis on vajalik kõnealuste väliskulude arvessevõtmiseks.

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 ... [käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäev seestülevas käändes]. 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. aasta 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.“

* ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.“

- 20) Artiklid 9f ja 9g jäetakse välja.
- 21) Artiklid 10a ja 11 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 10a

1. II lisa sätestatud summasid eurodes ning IIIb ja IIIc lisa tabelites esitatud 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 ...[käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise järgsele kahele aastale järgnev aasta].“

Summasid ajakohastatakse automaatselt, kohandades baassummat eurodes või sentides nimetatud indeksi muutusega protsentides. Saadud summad ümardatakse II lisa puhul ülespoole lähima euroni ning IIIb ja IIIc lisa puhul ülespoole lähima sendikümnendikuni.

2. Komisjon avaldab lõikes 1 osutatud kohandatud summad *Euroopa Liidu Teatajas* lõikes 1 osutatud 31. märtsiks ... [käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise järgsele kahele aastale järgnev aasta]. Kohandatud summad jõustuvad avaldamisele järgneva kuu esimesel päeval.

Artikkel 11

1. Liikmesriigid avaldavad ... [kolm aastat pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumist, saavas käändes] ja seejärel iga viie aasta tagant koondaruande nende territooriumil kehtestatud tee- ja kasutusmaksude kohta.
2. Lõike 1 kohaselt avaldatud aruanne sisaldab järgmist:
 - a) teetaristu kasutamise maksustamise areng, nimelt kasutusmaksuga hõlmatud võrgustik ja sõidukikategooriad, sealhulgas artikli 7, 7c või 7gb kohased erandid;
 - b) taristu- või kasutusmaksu diferentseerimine sõltuvalt sõidukikategooriast ja raskesõiduki tüübist;

- c) taristumaksude või kasutusmaksude diferentseerimine vastavalt sõidukite keskkonnatoimele vastavalt artiklile 7g, 7g-a või 7gb;
- d) kui see on asjakohane, taristumaksude diferentseerimine sõltuvalt kellaajast, päeva liigist või aastaajast vastavalt artikli 7g lõikele 1;
- e) sõidukiklassi, teeliigi ja ajavahemiku iga kombinatsiooni puhul sissenõutud väliskulumaks;
- f) kaalutud keskmine taristumaks ja taristumaksu kaudu saadud kogutulu;
- g) väliskulumaksu kaudu saadud kogutulu;
- h) ummikumaksu kaudu saadud kogutulu sõidukikategoriate kaupa;
- i) kogutulu, mis on saadud hinnalisanditest, ja millistel teelõikudel neid on kohaldatud;
- j) tee- või kasutusmaksu kaudu saadud kogutulu või kui see on kohaldatav, mõlemad;

- k) käesoleva direktiivi kohaldamisel saadud tulu ning kuidas see on võimaldanud liikmesriigil täita artikli 9 lõikes 2 osutatud eesmäärke või kui sellised tulud suunatakse üldeelarvesse, teave maanteetransporditaristule ja säästva transpordi projektidele eraldatud kulude taseme kohta; ning
- l) eri heitgaasiklassidesse kuuluvate sõidukite osakaalu areng tasulistel teedel.

Liikmesriigid, kes teevad nimetatud teabe üldsusele veebis kättesaadavaks, võivad otsustada aruannet mitte koostada.“.

22) Lisasid muudetakse järgmiselt:

- a) 0, II, IIIa, IIIb ja IV lisa muudetakse vastavalt käesoleva direktiivi lisa punktides 1, 2, 3, 4, 5 ja 7 sätestatule;
- b) käesoleva direktiivi lisa punktides 6 ja 8 esitatud tekst lisatakse IIIc, V, VI ja VII lisana direktiivile 1999/62/EÜ.

Artikkel 2
Direktiivi 1999/37/EÜ muudatused

Direktiivi 1999/37/EÜ I lisa muudetakse järgmiselt:

1) II peatüki punkti 6 alapunkt V.7 asendatakse järgmisega:

„V.7 CO₂ (g/km) või CO₂ eriheide, kui see on näidatud komisjoni rakendusmääruse (EL) 2020/683* VIII lisa liites määratletud raskesõidukite vastavussertifikaadi punktis 49.5 või nimetatud määruse III lisa 1. liites määratletud üksiksõiduki tüübikinnituse punktis 49.5;

* Komisjoni 15. aprilli 2020. aasta rakendusmäärus (EL) 2020/683, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 seoses mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve suhtes kohaldatavate haldusnõuetega (ELT L 163, 26.5.2020, lk 1).“;

2) lisatakse järgmine alapunkt:

„V.10 raskesõidukite CO₂ heite klass, mis on määratud kindlaks esmase registreerimise ajal vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 1999/62/EÜ* artikli 7ga lõikele 2.

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 1999. aasta direktiiv 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest (EÜT L 187, 20.7.1999, lk 42).“

Artikkel 3

Direktiivi (EL) 2019/520 muudatused

Direktiivi (EL) 2019/520 I lisa jaotise „Artikli 23 lõike 1 kohase automaatse päringu tulemusena edastatavad andmekategooriad“ I osa „Andmed sõiduki kohta“ tabel asendatakse järgmisega:

„I osa Andmed sõiduki kohta

| Komponent | K/V ⁽¹⁾ | Märkused |
|--|--------------------|---|
| Registreerimisnumber / Valmistajatehase tähis (VIN-kood) | K | |
| Kerenumbr/valmistajatehase tähis (VIN-kood) | K | |
| Registreerimisliikmesriik | K | |
| Mark | K | (D.1) ⁽²⁾ nt Ford, Opel, Renault |
| Sõiduki mudel | K | ((D.3) nt Focus, Astra, Megane |

| Komponent | K/V ⁽¹⁾ | Märkused |
|--|--------------------|---------------------------------------|
| ELi kategooria kood | K | (J) nt mopeed, mootorratas, sõiduauto |
| Euro heitgaasiklass | K | nt Euro 4, EURO 6 |
| CO ₂ heite klass | V | kohaldatav raskesõidukite puhul |
| Ümberliigitamise kuupäev | V | kohaldatav raskesõidukite puhul |
| CO ₂ grammides tonnkilomeetri kohta | V | kohaldatav raskesõidukite puhul |
| Sõiduki tehniliselt lubatav täismass | M | |

⁽¹⁾ K – kohustuslik, kui on riiklikus registris olemas; V – vabatahtlik.

⁽²⁾ Liidu ühtlustatud kood, vt direktiiv 1999/37/EÜ.“.

Artikkel 4

Ülevõtmine

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid ... [kaks aastat pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäeva, saavas käändes]. Nad teatavad nendest viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need meetmed 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 5

Jõustumine

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

Artikkel 6
Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

LISA

1) Direktiivi 1999/62/EÜ lisa 0 punkti 3 lisatakse järgmine tabel:

„Euro VI kohased heitkoguste piinormid

| | Piinormid | | | | | | | |
|--------------|----------------|---|---|-----------------------------|--|--------------------------|---|---------------------------------------|
| | CO (mg/kWh) | Süsi- vesinike koguheide (THC) (mg/kWh) | Mitte- metaansed süsi- vesinikud (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 = sädesüütega mootor

CI = survesüütemootor

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

2) Direktiivi 1999/62/EÜ II lisa asendatakse järgmisega:

„II LISA

ARTIKLI 7a LÕIKES 2 NIMETATUD KASUTUSMAKSUDE, SEALHULGAS
HALDUSKULUDE MAKSIMUMMÄÄRAD EURODES

Aastamaks

| | kuni kolm telge | vähemalt neli telge |
|----------|-----------------|---------------------|
| Euro 0 | 1899 | 3185 |
| Euro I | 1651 | 2 757 |
| Euro II | 1 428 | 2 394 |
| Euro III | 1242 | 2 073 |
| Euro IV | 1081 | 1 803 |
| Euro V | 940 | 1 567 |
| Euro VI | 855 | 1 425 |

Kuu-, nädala- ja päevamaks

Kuu, nädala ja päeva maksimummäärad peavad olema proportsionaalsed taristu kasutusajaga.“

- 3) Direktiivi 1999/62/EÜ III lisa muudetakse järgmiselt:
- a) 2. jao 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 samaväärsuskordajatega¹.“;
- b) 2. jao 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 samaväärsuskordajad.“;
- c) punkti 4 pealkiri asendatakse järgmisega:
- „4. Raskesõidukite osakaal liikluses, samaväärsuskordajad ja korrigeerimisvahendid“;

¹ Liikmesriigid võivad samaväärsuskordajate kohaldamisel arvesse võtta järkjärgulist teedehitust või kasutada pikaajalisel elutsüklil põhinevat lähenemisviisi.

d) punkti 4 esimene taane asendatakse järgmisega

„– 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.“.

4) Direktiivi 1999/62/EÜ IIIa lisa asendatakse järgmisega:

„IIIa LISA

VÄLISKULUMAKSUGA MAKSUSTAMISE MIINIMUMNÕUDED

Käesolevas lisas sätestatakse väliskulumaksuga maksustamise ja kui see on asjakohane, maksimaalse 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 teedevõrgus ja tema kiirteedest, valitakse kõnealune osa või kõnealused osad välja pärast hindamist, millega tehakse kindlaks järgmised asjaolud: väliskulumaksu kehtestamisel selliselt koosneva teedevõrgu muudes osades võiks olla negatiivne mõju keskkonnale, rahvatervisele või liiklusohutusele.

Alates ... [neli aastat pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäeva, seestütlevas käändes] valib liikmesriik, kes ei kavatse kehtestada väliskulumaksu õhusaaste eest oma tasulise teedevõrgu konkreetsetel lõikudel, ka need konkreetsete lõigud sellise hindamise alusel.

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. Kui see on kohaldatav, teatab liikmesriik komisjonile nende teede asukoha, mille suhtes kohaldatakse kõrgemat väliskulumaksu määra („linnalähiteed (sealhulgas kiirteed)“), ning nende teede asukoha, mille suhtes kohaldatakse madalamat väliskulumaksu määra („linnadevahelised teed (sealhulgas kiirteed)“).

Kui see on kohaldatav, 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 kavatses kohaldada IIIb või IIIc lisas sätestatud võrdlusväärtusest kõrgemat väliskulumaksu.

Liikmesriik või, kui see on kohaldatav, sõltumatu asutus, määrab, kui see on asjakohane, 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 kasutamise 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. Liikmesriik kohandab asjakohasel juhul 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} = saasteaine k rahaline kulu teeliigi j puhul
(eurot grammi kohta)

Heitetegurid on samad, mida liikmesriik kasutas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2016/2284* ettenähtud siseriiklike heiteandmekogude kehtestamisel (milleks kasutatakse EMEP/EEA õhusaasteainete heiteinventuuri juhendit**). Saasteainete rahalise kulu määrab kindlaks liikmesriik või, kui see on asjakohane, käesoleva direktiivi artikli 7c lõikes 2 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 õhusaasteainete 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 mürasaastekulud järgmiste valemite abil:

$$\text{NCV}_j \text{ (daily)} = e \times \sum_k \text{NC}_{jk} \times \text{POP}_k / \text{WADT}$$

$$\text{NCV}_j \text{ (day)} = a \times \text{NCV}_j$$

$$\text{NCV}_j \text{ (night)} = b \times \text{NCV}_j$$

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 sõidukikilomeetri kohta vastaks NCVj (päevas).

Liiklusest tulenev mürasaaste on seotud müra mõjuga maantee ääres viibivate kodanike tervisele.

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

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

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 määrust (EL) nr 540/2014****.

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 heite kulud

Kui liikmesriik kavatses 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:

- a) heite sihttaseme valik;
- b) leevendamisevõimaluste hindamine;
- c) lähtestsenaariumi hindamine;
- d) riski ja kahjumi vältimine;
- e) kapitali osakaal.

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

-
- * 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).
 - ** Euroopa Keskkonnaagentuuri metoodika - EMEP/EMP õhusaaste heite inventuuri juhend 2019 - riikliku heiteinventuuri ettevalmistamise tehnilised juhised - on kättesaadav veebilehel: (<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019>).
 - *** 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).
 - **** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. aprilli 2014. aasta määrus (EL) nr 540/2014 mootorsõidukite ja varusummutisüsteemide mürataseme kohta, millega muudetakse direktiivi 2007/46/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 70/157/EMÜ (ELT L 158, 27.5.2014, lk 131).“.

5) Direktiivi 1999/62/EÜ IIIb lisa asendatakse järgmisega:

„IIIb LISA

VÄLISKULUMAKSU VÕRDLUSVÄÄRTUSED

Käesolevas lisas sätestatakse väliskulumaksu võrdlusväärtused, sealhulgas õhu- ja müraaaste kulud.

Tabel 1

Väliskulumaksu võrdlusväärtused raskeveokite puhul

| Sõidukiklass | Senti sõidukilomeetri kohta | Linnalähised ⁽¹⁾ | Linnadevahelised ⁽²⁾ |
|--|--|-----------------------------|---------------------------------|
| Raskeveokid, mille täismass on vähem kui 12 tonni või millel on kaks telge | Euro 0 | 18,6 | 9,9 |
| | Euro I | 12,6 | 6,4 |
| | Euro II | 12,5 | 6,3 |
| | Euro III | 9,6 | 4,8 |
| | Euro IV | 7,3 | 3,4 |
| | Euro V | 4,4 | 1,8 |
| | Euro VI | 2,3 | 0,5 |
| | Vähem saastav kui Euro VI, sealhulgas heiteta sõidukid | 2,0 | 0,3 |

| Sõidukiklass | Senti sõidukilomeetri kohta | Linnalähised ⁽¹⁾ | Linnadevahelised ⁽²⁾ |
|--|--|-----------------------------|---------------------------------|
| Raskeveok, mille täismass on 12–18 tonni või millel on kolm telge | Euro 0 | 24,6 | 13,7 |
| | Euro I | 15,8 | 8,4 |
| | Euro II | 15,8 | 8,4 |
| | Euro III | 12,5 | 6,6 |
| | Euro IV | 9,2 | 4,5 |
| | Euro V | 5,6 | 2,7 |
| | Euro VI | 2,8 | 0,7 |
| | Vähem saastav kui Euro VI, sealhulgas heiteta sõidukid | 2,3 | 0,3 |
| Raskeveok, mille täismass on 18–32 tonni või millel on neli telge | Euro 0 | 27,8 | 15,8 |
| | Euro I | 20,4 | 11,3 |
| | Euro II | 20,4 | 11,2 |
| | Euro III | 16,3 | 8,9 |
| | Euro IV | 11,8 | 6,0 |
| | Euro V | 6,6 | 3,4 |
| | Euro VI | 3,1 | 0,8 |
| | Vähem saastav kui Euro VI, sealhulgas heiteta sõidukid | 2,5 | 0,3 |

| Sõidukiklass | Senti sõidukilomeetri kohta | Linnalähised ⁽¹⁾ | Linnadevahelised ⁽²⁾ |
|--|--|-----------------------------|---------------------------------|
| Raskeveok, mille täismass on üle 32 tonni või millel on viis või rohkem telge | Euro 0 | 33,5 | 19,4 |
| | Euro I | 25,0 | 14,1 |
| | Euro II | 24,9 | 13,9 |
| | Euro III | 20,1 | 11,1 |
| | Euro IV | 14,2 | 7,5 |
| | Euro V | 7,6 | 3,8 |
| | Euro VI | 3,4 | 0,8 |
| | Vähem saastav kui Euro VI, sealhulgas heiteta sõidukid | 2,8 | 0,3 |

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

(2) „linnadevaheline“ tähendab alasid, kus rahvastikutihedus on alla 150 elaniku/km².

Tabelis 1 esitatud väärtusi võib korrutada maksimaalselt 2-ga mägi piirkondades ja linnastute ümbruses, kui see on õigustatud saaste vähesema hajumise, teekalde või kõrgusega või õhutemperatuuri inversiooniga. Kui on teaduslikke tõendeid, et mägi piirkondade ja linnastute ümbruses peaks see tegur olema suurem, võib seda üksikasjaliku põhjenduse alusel suurendada.“.

6) Direktiivile 1999/62/EÜ lisatakse järgmine lisa:

„IIIc LISA

VÄLISKULUMAKSU VÕRDLUSVÄÄRTUSED CO₂ HEITE PUHUL

Käesolevas lisas sätestatakse väliskulumaksu võrdlusväärtused, võttes arvesse CO₂ heite kulusid.

Tabel 1

CO₂ heite väliskulumaksu võrdlusväärtused raskeveokite puhul

| Sõidukiklass | | Senti sõidukilomeetri kohta | Linnadevahelised teed (sealhulgas kiirteed) |
|--|-------------------------------|-----------------------------|---|
| Raskeveokid, mille täismass on vähem kui 12 tonni või millel on kaks telge | CO ₂ heite klass 1 | Euro 0 | 4,5 |
| | | Euro I | 4,0 |
| | | Euro II | |
| | | Euro III | |
| | | Euro IV | |
| | | Euro V | |
| | Euro VI | | |
| | CO ₂ heite klass 2 | | 3,8 |
| | CO ₂ heite klass 3 | | 3,6 |
| | Vähese heitega sõidukid | | 2,0 |
| | Heiteta sõidukid | | 0 |

| Sõidukiklass | | Senti sõidukilomeetri kohta | Linnadevahelised teed (sealhulgas kiirteed) |
|---|-------------------------------|-----------------------------|---|
| Raskeveok, mille täismass on 12–18 tonni või millel on kolm telge | CO ₂ heite klass 1 | Euro 0 | 6,0 |
| | | Euro I | 5,2 |
| | | Euro II | |
| | | Euro III | |
| | | Euro IV | 5,0 |
| | | Euro V | |
| | Euro VI | | |
| | CO ₂ heite klass 2 | | 4,8 |
| | CO ₂ heite klass 3 | | 4,5 |
| Vähese heitega sõidukid | | 2,5 | |
| Heiteta sõidukid | | 0 | |
| Raskeveok, mille täismass on 18–32 tonni või millel on neli telge | CO ₂ heite klass 1 | Euro 0 | 7,9 |
| | | Euro I | 6,9 |
| | | Euro II | |
| | | Euro III | |
| | | Euro IV | 6,7 |
| | | Euro V | |
| | | Euro VI | |
| | CO ₂ heite klass 2 | | 6,4 |
| | CO ₂ heite klass 3 | | 6,0 |
| | Vähese heitega sõidukid | | 3,4 |
| | Heiteta sõidukid | | 0 |

| Sõidukiklass | | Senti sõidukilomeetri kohta | Linnadevahelised teed (sealhulgas kiirteed) |
|---|-------------------------------|-----------------------------|---|
| Raskeveok, mille täismass on üle 32 tonni või millel on viis või rohkem telge | CO ₂ heite klass 1 | Euro 0 | 9,1 |
| | | Euro I | 8,1 |
| | | Euro II | |
| | | Euro III | |
| | | Euro IV | 8,0 |
| | | Euro V | |
| | | Euro VI | |
| | CO ₂ heite klass 2 | | 7,6 |
| | CO ₂ heite klass 3 | | 7,2 |
| | Vähese heitega sõidukid | | 4,0 |
| Heiteta sõidukid | | 0 | |

“

- 7) Direktiivi 1999/62/EÜ 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 täismass (tonnides) | | Telgede arv ja täismass (tonnides) | | |
| Minimaalselt | Maksimaalselt | Minimaalselt | Maksimaalselt | |
| 2 + 1 telge | | | | |
| 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 | |

| Õhkvedrustusega või sellega samaväärseks peetava vedrustusega veoteljed | | Muu vedrustustüübiga veoteljed | | Kahjuklass |
|---|---------------|------------------------------------|---------------|------------|
| Telgede arv ja täismass (tonnides) | | Telgede arv ja täismass (tonnides) | | |
| Minimaalselt | Maksimaalselt | Minimaalselt | Maksimaalselt | |
| 2 + 2 telge | | | | |
| 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 | | | |
| 2 + 3 telge | | | | II |
| 36 | 38 | 36 | 38 | |
| 38 | 40 | | | |
| | | 38 | 40 | III |
| 2 + 4 telge | | | | II |
| 36 | 38 | 36 | 38 | |
| 38 | 40 | | | |
| | | 38 | 40 | III |
| 3 + 1 telge | | | | II |
| 30 | 32 | 30 | 32 | |
| 32 | 35 | | | |
| | | 32 | 35 | III |

| Õhkvedrustusega või sellega samaväärseks peetava vedrustusega veoteljed | | Muu vedrustustüübiga veoteljed | | Kahjuklass |
|---|---------------|------------------------------------|---------------|------------|
| Telgede arv ja täismass (tonnides) | | Telgede arv ja täismass (tonnides) | | |
| Minimaalselt | Maksimaalselt | Minimaalselt | Maksimaalselt | |
| 3 + 2 telge | | | | II |
| 36 | 38 | 36 | 38 | |
| 38 | 40 | | | |
| | | 38 | 40 | III |
| | | 40 | 44 | |
| 40 | 44 | | | |
| 3 + 3 telge | | | | |
| 36 | 38 | 36 | 38 | I |
| 38 | 40 | | | |
| | | 38 | 40 | II |
| 40 | 44 | 40 | 44 | |
| 7 telge | | | | |
| 40 | 50 | 40 | 50 | II |
| 50 | 60 | 50 | 60 | III |
| 60 | | 60 | | |
| Vähemalt 8 telge | | | | |
| 40 | 50 | 40 | 50 | I |
| 50 | 60 | 50 | 60 | II |
| 60 | | 60 | | III |

“.

8) Direktiivile 1999/62/EÜ lisatakse järgmised lisad:

„V LISA

UMMIKUMAKSUGA MAKSUSTAMISE MIINIMUMNÕUDED

Käesolevas lisas sätestatakse ummikumaksuga maksustamise miinimumnõuded.

1. Ummikumaksuga maksustatavad võrgu osad, hõlmatavad sõidukid ja ajavahemikud

Liikmesriigid määravad täpselt kindlaks järgmise:

- a) selline osa või sellised osad nende võrgust, mis koosneb või koosnevad 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 „suurlinnapiirkondadeks“ ja „mitte suurlinnapiirkondadeks“. Liikmesriigid kasutavad iga maanteelõigu klassifitseerimiseks tabelis 1 esitatud kriteeriume.

Tabel 1

Kriteeriumid, mille alusel klassifitseeritakse punktis a osutatud võrku kuuluvad maanteed suurlinnapiirkonna maanteedena või mitte suurlinnapiirkonna maanteedena

| Maantee kategooria | Klassifitseerimise kriteeriumid |
|-------------------------|---|
| Suurlinnapiirkond | Võrgu osad, mis kulgevad linnastus, mille elanike arv on 250 000 või rohkem |
| Mitte suurlinnapiirkond | Võrgu osad, mis ei kvalifitseeru „suurlinnapiirkonnaks“ |

- c) iga maanteelõigu 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 eri sõidukikategooriate maksumäärade vaheline proportsioon.

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 võrdlusväärtust. Maksustamisstruktuur peab olema läbipaistev, avalikustatud ja kõigile kasutajatele võrdsetel tingimustel kättesaadav.

Enne ummikumaksu rakendamist avaldab liikmesriik ilma liigse viivitusega kõik järgmised andmed:

- a) kõik näitajad, andmed ja muu teave, mis on vajalik, et mõista, kuidas toimub teede ja sõidukite klassifitseerimine ja maksu kohaldamise perioodide määratlemine;
- b) 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 esitatud võrdlusväärtustest kõrgemaid ummikumakse, edastab ta komisjonile järgmised andmed:

- i) selliste teede asukoht, mille suhtes kohaldatakse ummikumaksu;

- ii) maanteedde liigitamine „suurlinnapiirkonna maanteedeks“ ja „mitte suurlinnapiirkonna maanteedeks“, nagu on sätestatud 1. jao punktis b;
- iii) ajavahemik, millal maksu kohaldatakse, nagu on sätestatud 1. jao punktis c;
- iv) osaline või täielik vabastus, mida kohaldatakse väikebusside ja busside suhtes.

3. Seire

Liikmesriik või, kui see on asjakohane, sõltumatu asutus, kontrollib maksustamiskava tõhusust ummikute vähendamisel. Asjakohasel juhul 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.

VI LISA

UMMIKUMAKSU VÕRDLUSVÄÄRTUSED

Käesolevas lisas sätestatakse ummikumaksu võrdlusväärtused.

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

Tabel

Ummikumaksu võrdlusväärtused kergsõidukite puhul

| Senti sõidukilomeetri kohta | Suurlinnapiirkond | 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 7gb lõike 1 punktile b.

Tabel

Kergsõidukite saasteainete heitenormid

| Teemaksud ja kasutusmaksud | kõrgeimast määrast 5–15 % vähem | kõrgeimast määrast 15–25 % vähem | kõrgeimast määrast 25–35 % vähem | kõrgeimast määrast kuni 75 % vähem |
|----------------------------|---------------------------------|----------------------------------|--|------------------------------------|
| Heitenormid | Euro-6d-temp-x [#] | Euro-6d-x [#] | Deklareeritud suurimad tegelikud liikluses tekkivate heitkoguste (RDE) väärtused ^{##} < 80 % kohaldatavatest heite piinormidest | Heiteta sõidukid |

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

NO_x ja PN puhul, nagu on märgitud komisjoni rakendusmääruse (EL) 2020/683*VIII lisa liites esitatud vastavussertifikaadi punktis 48.2.

* Komisjoni 15. aprilli 2020. aasta rakendusmäärus (EL) 2020/683, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 seoses mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve suhtes kohaldatavate haldusnõuetega (ELT L 163, 26.5.2020, lk 1).“.
