



EUROOPA LIIT

EUROOPA PARLAMENT

NÕUKOGU

Brüssel, 14. oktoober 2026
(OR. en)

2023/0134(COD)

PE-CONS 58/26

TRANS 507
ENV 958
FIN 1086
CODEC 1466

SEADUSANDLIKUD AKTID JA MUUD DOKUMENDID

Teema: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ seoses raskesõidukite CO₂-heitel põhinevate maksude diferentseerimisega ning täpsustatakse ja lihtsustatakse teatavaid sätteid

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU
DIREKTIIV (EL) 2026/...,**

...,

**millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ seoses
raskesõidukite CO₂-heitel põhinevate maksude diferentseerimisega ning
täpsustatakse ja lihtsustatakse teatavaid sätteid**

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamusi¹,

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt²

¹ ELT C, C/2023/874, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj> ja ELT C, C/2026/880, 27.2.2026, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2026/880/oj>.

² Euroopa Parlamendi 7. oktoobri 2026. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu ... otsus.

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2022/362,³ millega muudeti Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 1999/62/EÜ⁴, tugevdati põhimõtteid „saastaja maksab“ ja „kasutaja maksab“, kehtestades teatavatele sõidukitele nende CO₂ heite põhjal kohustusliku maksustamise, milleks kas diferentseeritakse taristu- ja kasutusmaksu vastavalt sõidukite CO₂ heitele või kohaldatakse CO₂ heite väliskulumaksu.

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. veebruari 2022. aasta direktiiv (EL) 2022/362, millega muudetakse direktiive 1999/62/EÜ, 1999/37/EÜ ja (EL) 2019/520 seoses sõidukite maksustamisega teatavate taristute kasutamise eest (ELT L 69, 4.3.2022, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

⁴ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

- (2) Asjakohane on täpsustada ja lihtsustada direktiivi 1999/62/EÜ teatavaid sätteid, et kajastada Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2024/1610⁵ tehtud muudatusi Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2019/1242⁶ ning komisjoni määrusega (EL) 2022/1379⁷ tehtud muudatusi komisjoni määruses (EL) 2017/2400⁸.

⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. mai 2024. aasta määrus (EL) 2024/1610, millega muudetakse määrust (EL) 2019/1242 seoses uute raskeveokite CO₂-heite normide karmistamisega ja aruandekohustuste lõimimisega, muudetakse määrust (EL) 2018/858 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) 2018/956 (ELT L, 2024/1610, 6.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1242, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO₂-heite normid ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 595/2009 ja (EL) 2018/956 ning nõukogu direktiivi 96/53/EÜ (ELT L 198, 25.7.2019, lk 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

⁷ Komisjoni 5. juuli 2022. aasta määrus (EL) 2022/1379, millega muudetakse määrust (EL) 2017/2400 seoses keskmise suurusega ja raskete veoautode ning raskete busside CO₂ heitkoguste ja kütusekulu määramisega ning elektrisõidukite ja muude uute tehnoloogiate kasutuselevõtuga (ELT L 212, 12.8.2022, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

⁸ Komisjoni määrus (EL) 2017/2400, 12. detsember 2017, 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

- (3) Käesolevas direktiivis tuleks täpsustada kuupäev, millest alates kohaldatakse sõidukite allrühma suhtes kohustust diferentseerida teemakse CO₂ heite alusel. Seepärast tuleks käesolevas direktiivis järjepidevalt viidata määruse (EL) 2019/1242 artikli 11 lõike 1 kohaselt vastu võetud sõidukite allrühma CO₂ võrdlusheite avaldamisele. Samuti tuleks käesoleva direktiiviga anda riikide ametiasutustele ja teemaksu kogumise teenuse osutajatele piisavalt aega asjaomastesse sõidukite allrühmadesse kuuluvate sõidukite liigitamiseks CO₂ heite klassidesse. Liikmesriikidel peaks olema vähemalt 12 kuud aega, et rakendada teemaksude diferentseerimist uute sõidukite allrühmade suhtes pärast nende CO₂ võrdlusheite avaldamist. Prognoositavuse ja lihtsustamise huvides tuleks diferentseerimist alati kohaldada kas uue sõidukite allrühma CO₂ võrdlusheite avaldamise aastale järgneva aasta 1. juulist, kui see avaldamine toimus enne 1. juulit, või uue sõidukite allrühma CO₂ võrdlusheite avaldamise aastale järgneva teise aasta 1. jaanuarist, kui see avaldamine toimus 1. juulil või pärast seda. Algselt määrusega (EL) 2019/1242 hõlmatud sõidukite allrühmade suhtes on teemaksude diferentseerimise kohustust kohaldatud alates 13. maist 2023 ehk kuupäevast, mil möödus kaks aastat komisjoni rakendusotsuse (EL) 2021/781⁹ avaldamise kuupäevast.

⁹ Komisjoni 10. mai 2021. aasta rakendusotsus (EL) 2021/781, millega avaldatakse vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2019/1242 loetelu teatavatest CO₂ heite väärtustest tootja kohta, kõigi liidus registreeritud uute raskeveokite keskmine CO₂ eriheide ja CO₂ võrdlusheide aasta 2019 aruandlusperioodil (ELT L 167, 12.5.2021, lk 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

- (4) Käesolevas direktiivis tuleks täpsustada kuupäeva, millest alates kohaldatakse määruse (EL) 2019/1242 artikli 11 lõike 2 kohaselt vastu võetud CO₂ võrdlusheite kohandusi. Liikmesriikidel peaks olema vähemalt 12 kuud aega, et rakendada CO₂ võrdlusheite kohandusi. Prognoositavuse ja lihtsustamise huvides tuleks CO₂ võrdlusheite kohandusi alati kohaldada kas nende avaldamise aastale järgneva aasta 1. juulist, kui see avaldamine toimus enne 1. juulit, või nende avaldamise aastale järgneva teise aasta 1. jaanuarist, kui see avaldamine toimus 1. juulil või pärast seda. Komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2025/2545¹⁰ kohandati CO₂ võrdlusheidet sõidukite allrühmade 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD ja 10-LH puhul siiski alates 2025. aasta aruandlusperioodist. Direktiiviga (EL) 2022/362 kehtestatud heitkoguste vähendamise trajektoori määratluse kohaselt kohaldatakse kohandatud väärtusi alates aruandlusperioodist, mis algab pärast neid kohandatud väärtusi sisaldava õigusakti kohaldamise kuupäeva. Seepärast kohaldatakse neid alates 1. juulist 2026 ning õiguskindluse tagamiseks tuleks kohaldamiskuupäevaks sõnaselgelt jätta 1. juuli 2026.

¹⁰ Komisjoni 15. detsembri 2025. aasta rakendusmäärus (EL) 2025/2545, millega muudetakse rakendusmäärust (EL) 2025/2335 nii, et kehtestatakse CO₂ võrdlusheite kohandatud väärtused ja sätestatakse representatiivsete veokite määratlemise metoodika (ELT L, 2025/2545, 16.12.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2545/oj).

- (5) Käesolevas direktiivis tuleks säilitada direktiivi 1999/62/EÜ esineva mõiste „heitekoguste vähendamise trajektoor“ määratluse tähendus, nagu see kehtestati direktiiviga (EL) 2022/362. Määrusega (EL) 2024/1610 muudeti määrust (EL) 2019/1242, kehtestades 2030. aasta CO₂ heite vähendamise sihttasemeks 43 %. Kõnealune muudatus mõjutab direktiivis 1999/62/EÜ määratletud heitekoguste vähendamise trajektoori kallet kuni 2030. aastani (kaasa arvatud). Seepärast on teatavad CO₂ heite klasside piirnormid kuni 2030. aastani (kaasa arvatud) rangemad kui 2031. aasta ja sellele järgnevate aastate künnised. Sellest tulenev heitekoguste vähendamise trajektoori kuju ei olnud määruse (EL) 2024/1610 vastuvõtmise kavandatud tagajärg. Seepärast tuleks heite vähendamise trajektoori algne kuju taastada, muutes direktiivi 1999/62/EÜ, et kehtestada 2030. aastaks CO₂ heite vähendamise sihttasemeks 30 %. Kuni selle muudatuse kohaldamiseni on võimalik, et teatavad sõidukid liigitatakse CO₂ heite klassi, kasutades heitekoguste vähendamise trajektoori, mis põhineb 2030. aasta CO₂ heite vähendamise sihttasemel 43 %. Selleks et tagada võrdne kohtlemine sõidukitega, mis on liigitatud CO₂ heite klassi pärast käesoleva direktiivi jõustumist, peaksid liikmesriigid need sõidukid mille liigitamine põhineb 43 % eesmärgil, ümber liigitama, kasutades heitekoguste vähendamise trajektoori, mis põhineb 2030. aasta CO₂ heite 30 % vähendamise sihttasemel. Tagamaks, et sõidukid kuuluvad samasse CO₂ heiteklassi, olenemata sellest, kus nad liidus liiklevad, peaksid liikmesriigid kohaldama seda ümberliigitamist alates samast kuupäevast, nimelt käesoleva direktiivi ülevõtmise viimasest kuupäevast.

- (6) Käesolevas direktiivis tuleks täpsustada, kuidas liigitada CO₂ heite klassidesse sõidukeid, millega on kaasas määruses (EL) 2017/2400 määratletud kliendi teabefail ja mille esmane registreerimine toimus enne heite vähendamise trajektoori alguskuupäeva. Sõidukite allrühmade puhul, mille võrdlusperiood on 2021. või 2025. aasta, nagu on sätestatud määruses (EL) 2019/1242, esineb lahknevus nende heitkoguste vähendamise trajektooride alguskuupäeva ja selle kuupäeva vahel, millest alates tootjad peavad esitama koos uute sõidukitega kliendi teabefaili, mis on välja antud kooskõlas määrusega (EL) 2017/2400. Sõidukite allrühma heitkoguste vähendamise trajektoori alguskuupäev on kõnealuse sõidukite allrühma võrdlusperioodi esimene päev, nagu on sätestatud määruse (EL) 2019/1242 I lisas. Kuupäev, millest alates peavad tootjad esitama koos sõidukite allrühma kuuluvate uute sõidukitega kliendi teabefaili, on sätestatud määruses (EL) 2017/2400. Nende sõidukite allrühmade puhul eelneb kliendi teabefaili tootjate poolse esitamise suhtes kohaldatav tähtpäev heitkoguste vähendamise trajektoori alguskuupäevale. Direktiivis 1999/62/EÜ ei ole märgitud, kuidas liigitada CO₂ heite klassidesse sõidukeid, mille esmane registreerimine toimus enne heitkoguste vähendamise trajektoori alguskuupäeva. Liikmesriigid peaksid liigitama CO₂ heite klassi need sõidukid, mille CO₂ heite kohta saab omanik esitada tõendid kliendi teabefailis. CO₂ heite klasside piirnormid enne heitkoguste vähendamise trajektoori alguskuupäeva on heitkoguste vähendamise trajektoori esimese aasta piirnormid.

- (7) Käesolevas direktiivis tuleks täpsustada, kuidas liigitada CO₂ heite klassidesse eriotstarbelisi veokeid. Määruses (EL) 2019/1242 eristatakse eriotstarbelisi veokeid (nt jäätmete kogumiseks või ehitustöödeks kasutatavad sõidukid) muud tüüpi sõidukitest. Eriotstarbelised veokid tekitavad ligikaudu 2 % raskeveokite heitest ja neid kasutatakse peamiselt linnades. Pärast määruse (EL) 2024/1610 vastuvõtmist käsitatakse veokeid eriotstarbelisena alles pärast nende esmast registreerimist. Seega ei anna uue veoki kliendi teabefail teavet selle eriotstarbelisuse kohta. Sellest tulenevalt ei saa eriotstarbelisi veokeid käsitada CO₂ heite klassi liigitamise ajal eriotstarbeliste veokite allrühma kuuluvana. Objektiivsetel ja praktilistel põhjustel tuleks eriotstarbelisi veokeid käsitada direktiivi 1999/62/EÜ kohaldamisel vastavasse muude kui eriotstarbeliste veokite allrühma kuuluvana.

- (8) Moderniseerimine, mis üldiselt tähendab sõiduki tehniliste omaduste muutmist pärast selle esmast registreerimist, sealhulgas füüsilisi või tarkvaramuudatusi, võib aidata vähendada sõiduki heitkoguseid või mõjutada selle heitenäitajaid. Kehtiv õigusraamistik ei võimalda kindlaks teha moderniseeritud sõidukite CO₂ heidet. Selleks et moderniseeritud sõidukeid oleks võimalik liigitada CO₂ heite klassidesse, võttes arvesse moderniseerimisprotsessi mõju, peaks komisjon hindama moderniseeritud sõidukite CO₂ heite kindlaksmääramise võimalusi, võttes arvesse võimalikku mõju määruse (EL) 2019/1242 kohaldamisele ja tulemuslikkusele, ning esitama asjakohasel juhul ettepaneku käesoleva direktiivi muutmiseks. Kuna sellised üldnormid moderniseeritud sõidukite CO₂ heite kindlaksmääramiseks puuduvad, tuleks käesolevas direktiivis selgitada, kuidas moderniseeritud heiteta sõidukid CO₂ heite klassidesse liigitada. Määrusega (EL) 2019/1242 on tootjatele kehtestatud uute raskeveokite CO₂ heite vähendamise sihttasemed. Selle määruse kohaselt saavad tootjad kasu eelkõige heiteta sõidukite turule laskmisest. Direktiiviga 1999/62/EÜ toetatakse nõudlust nende sõidukite järele, kehtestades vähendatud taristu- ja kasutusmaksud vastavalt CO₂ heite klassile 5. Heiteta sõidukite praegune puudus on see, et nende käitamiskaugus on väiksem kui tavasõidukitel.

Heiteta sõiduki käitamiskauguse suurendamiseks on võimalik sõidukeid moderniseerida, asendades ühe akupaki kütusel töötava generaatoriga. Sellistest moderniseeritud sõidukitest saavad seega hübriidmootorsõidukid. Direktiivi 1999/62/EÜ kohaselt liigitatakse sõidukid CO₂ heite klassidesse sõiduki dokumentide alusel, mille tootjad on esitanud enne sõiduki esmast registreerimist. See tähendab, et kehtiva õigusraamistiku kohaselt kohaldataks selliste moderniseeritud sõidukite suhtes jätkuvalt vähendatud makse vastavalt CO₂ heite klassile 5, ehkki need toimivad kütusel töötava generaatoriga. Selline eelise jätkumine moonutab aga autokaubaveoturgu, seades ebasoodsasse olukorda ettevõtjad, kes kasutavad heiteta sõidukeid, mida ei ole moderniseeritud, ning see ei kajasta heite tegelikku vähenemist selliste moderniseeritud sõidukite kasutusea jooksul kooskõlas määrusega (EL) 2019/1242. Tagamaks, et kõik sõidukid liigitatakse määruhes (EL) 2017/2400 osutatud modelleerimisvahendi (sõiduki energiatarbimise arvutamise vahend VECTO) tulemuste põhjal CO₂ heite klassidesse, tuleks heiteta sõidukeid, mida on hiljem moderniseeritud kütusel töötava mootori paigaldamisega, käsitada direktiivi 1999/62/EÜ kohaselt CO₂ heite klassi 1 kuuluvatena.

- (9) Käesolevas direktiivis tuleks täpsustada, kuidas liigitada CO₂ heite klassidesse segakütuselisi sõidukeid. Määrus (EL) 2017/2400 kohustab tootjaid andma alates 1. jaanuarist 2024 segakütuseliste sõidukite kohta välja kliendi teabefaili. Teatavad segakütuselised sõidukid registreeriti siiski enne seda kuupäeva ilma kliendi teabefailita. Sõidukite puhul, mis registreeriti esimest korda enne seda kuupäeva, puudub juurdepääs soodsamatele maksumääradele ja konkurentsiolukord võib olla ebasoodne võrreldes hilisemal kuupäeval registreeritud samalaadsete sõidukitega. Tootjad saavad valida juba registreeritud sõiduki CO₂ heite määramise uue modelleerimise abil, milles võetakse arvesse määruse (EL) 2017/2400 uusimaid nõudeid. Liikmesriigid peaksid aktsepteerima sellise modelleerimise tulemusi tõendina sõiduki CO₂ heite kohta. Komisjon peaks vältima lubamatute modelleerimistulemuste kasutamist, tehes järelevalvet juhul, kui tootjad seda võimalust kasutavad. Seepärast peaks tootja, kes otsustab seda võimalust kasutada, komisjoni sellest teavitama. Liikmesriigid peaksid seda dokumenti aktsepteerima üksnes juhul, kui see on saadud otse tootjalt digitaalsel kujul (kuna sel juhul on pettuseoht väiksem) ja kui sellele tootjale on adresseeritud komisjoni positiivne otsus.

- (10) Direktiiviga 1999/62/EÜ on ette nähtud selle kohaldamisala laiendamine sõidukite allrühmadele, mis on hõlmatud määrusega (EL) 2017/2400, kuid mitte veel määrusega (EL) 2019/1242. Määrusega (EL) 2024/1610 laiendati siiski määruse (EL) 2019/1242 kohaldamisala, et viia see vastavusse määruse (EL) 2017/2400 kohaldamisalaga. Direktiivi 1999/62/EÜ asjaomased sätted on seetõttu aegunud ja need tuleks käesoleva direktiivi teksti lihtsustamiseks välja jätta.
- (11) Direktiiviga (EL) 2022/362 kehtestati sõidukite taristu- ja kasutusmaksude diferentseerimine vastavalt nende CO₂ heite klassile, et aidata vähendada maanteetranspordi CO₂ heidet. Heiteta sõidukite kasutuselevõtu edendamiseks lubatakse liikmesriikidel heiteta sõidukid ajutiselt teemaksudest vabastada. Sellise meetme täiendamiseks peaks liikmesriigil olema võimalus asjakohaselt vähendada vähese heitega sõidukite taristu- või kasutusmaksu. Selleks et tagada heiteta sõidukite ja vähese heitega sõidukite nõudlust toetavate meetmete vastastikune täiendavus, peaks see võimalus olema kättesaadav üksnes koos heiteta sõidukite suhtes kohaldatavate meetmetega ning pärast 30. juunit 2031 tuleks seda piirata kehtestatud maksimaalse 50 % vähendamise tasemel.

- (12) Kuigi tõhusad haagised suudavad vähendada tavasõidukite CO₂ heidet ja suurendada sõidukite käitamiskaugust, ei anna käesolev direktiiv liikmesriikidele õiguslikku alust võtta teemaksuäärade kehtestamisel arvesse haagiste omadusi. Komisjon peaks hindama võimalusi rakendada teemaksude diferentseerimist haagiste omaduste alusel. Sellised rakendamisvõimalused peaksid nõudma veoettevõtjatelt minimaalseid jõupingutusi ja neid peaks olema võimalik võtta kulutõhusal viisil kasutusele kehtivates teemaksusüsteemides. Komisjon peaks kaaluma turul kättesaadavaid eri tehnoloogiaid ja seadmeid, sealhulgas olemasolevate haagiseparkide moderniseerimist, ning nende tehnoloogiate ja seadmete kasutamisest tulenevat koguenergiäsäästu. Komisjon peaks võtma nõuetekohaselt arvesse kõigi selle valdkonna katseprojektide tulemusi ning peaks kaaluma halduskoormust, käitamispääsmeid, turul olevate tehnoloogiate majanduslikke parameetreid ja kulutõhusust.

- (13) Liikmesriikidevaheline koostöömehhanism sõidukite liigitamise parameetritega seotud andmete vahetamiseks võimaldab lihtsustada haldusmenetlusi ja hõlbustada vastastikust tunnustamist. Seepärast peaks komisjon koordineerima eksperdirühmas tehtavat tööd, et teha kindlaks parimad tavad ja edendada nende vahetamist ning teha ettepanekuid ühise lähenemisviisi kohta. Selle tööga seoses tuleks hinnata olemasolevate mehhanismide, näiteks sõiduki elektroonilise vastavustunnistuse, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2019/520¹¹ kohase teabevahetuse ning sõidukite registreerimisandmeid käsitleva teabevahetuse kasutamise sobivust.
- (14) Kuna käesoleva direktiivi eesmärke, nimelt tagada raskeveokite CO₂ heiteklassidesse liigitamise ning sellele vastavalt erinevate taristu- ja kasutusmaksude eeskirjade järjepidev kohaldamine kogu liidus, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab neid nende ulatuse ja toime tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (15) Seega tuleks direktiivi 1999/62/EÜ vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

¹¹ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>).

Artikkel 1

Direktiivi 1999/62/EÜ muudetakse järgmiselt.

1) Artikli 2 lõiget 1 muudetakse järgmiselt:

a) punkt 28 asendatakse järgmisega:

„28) „raskesõiduki CO₂ heide“ – CO₂ eriheide (gCO₂/t-km), kui tegemist on raskeveokiga, või CO₂ eriheide (gCO₂/p-km), kui tegemist on bussiga, nagu on esitatud selle sõiduki kliendi teabefailis, mis on sätestatud komisjoni määruse (EL) 2017/2400* IV lisa II osas;

* 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).“;

b) punkti 29 alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/1242* artikli 3 punkti 11 alapunktides a või b osutatud mootoriga raskeveok; või

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

c) punkt 30 asendatakse järgmisega:

„30) „vähese heitega raskesõiduk“ – määruse (EL) 2019/1242 artikli 3 punktis 12 määratletud vähese heitega raskeveok;“;

d) punkt 35 asendatakse järgmisega:

„35) „sõidukirühm“ – määruse (EL) 2017/2400 artikli 4 esimeses lõigus osutatud sõidukirühm;“;

e) punkt 37 asendatakse järgmisega:

„37) „sõidukite allrühma (sg) heitkoguste vähendamise trajektoor“ – raskeveokite ($ET_{sg,Y}$) või busside ($ET_{psg,Y}$) CO₂ heitkoguste vähendamise trajektoor, mis on kindlaks määratud vastavalt määruse (EL) 2019/1242 I lisa punktile 5.1.2.1 ja mida on kohandatud järgmiselt:

- a) aastate $Y \leq 2030$ puhul on 2030. aasta CO₂ heitkoguste vähendamise sihttase ($rf_{sg,Y}$ või $rf_{psg,Y}$, kus $Y=2030$) 30 %; ning
- b) aastate $Y > 2030$ puhul on sihttaseme koefitsient ($RET_{sg,Y}$ või $RET_{psg,Y}$) 0,7;“;

f) punkt 38 asendatakse järgmisega:

„38) „CO₂ võrdlusheide“ – määruse (EL) 2019/1242 artikli 3 punktis 1 määratletud CO₂ võrdlusheide;“.

2) Artikli 2 lõike 2 sissejuhatav sõnastus asendatakse järgmisega:

„2) Lõike 1 punkti 3 kohaldamisel:“.

3) Artiklit 7ga muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Liikmesriigid diferentseerivad raskeveokite taristu- ja kasutusmaks vastavalt käesolevale artiklile.

Liikmesriigid kohaldavad seda diferentseerimist määrusega (EL) 2019/1242 hõlmatud sõidukite allrühmade suhtes pärast kõnealuse määruse artikli 11 lõike 1 kohaselt nende sõidukite allrühmade CO₂ võrdlusheite avaldamist. Kõnealust diferentseerimist kohaldatakse kas sellisele avaldamise aastale järgneva aasta 1. juulist, kui avaldamine toimus enne 1. juulit, või sellise avaldamise aastale järgneva teise aasta 1. jaanuarist, kui avaldamine toimus 1. juulil või pärast seda. Sõidukite allrühmade 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD ja 10-LH puhul kohaldavad liikmesriigid siiski seda diferentseerimist hiljemalt alates 13. maist 2023.

Liikmesriigid kohaldavad määruse (EL) 2019/1242 artikli 11 lõike 2 kohaselt kohandatud CO₂ võrdlusheidet kas kas kohandatud CO₂ võrdlusheite avaldamise aastale järgneva aasta 1. juulist, kui avaldamine toimus enne 1. juulit, või sellise avaldamise aastale järgneva teise aasta 1. jaanuarist, kui avaldamine toimus 1. juulil või pärast seda. Sõidukite allrühmade 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD ja 10-LH puhul kohaldavad liikmesriigid siiski CO₂ võrdlusheidet, mida on kohandatud alates 1. juulist 2026.

Ilma et see piiraks käesoleva artikli lõikes 3 ette nähtud taristu- või kasutusmaksude vähendamist võivad liikmesriigid mis tahes sõidukirühmade heiteta sõidukite suhtes ette näha vähendatud taristu- või kasutusmaksud, või vabastuse taristu- või kasutusmaksude tasumise kohustusest alates 24. märtsist 2022 kuni 30. juunini 2031. Tingimusel, et heiteta sõidukitele on kehtestatud vabastus taristu- või kasutusmaksude tasumise kohustusest, võivad liikmesriigid kõnealuse aja jooksul kohaldada vähese heitega sõidukite suhtes asjakohast taristu- või kasutusmaksumäära vähendamist, mis ei tohi ületada 75 % võrreldes CO₂ heite klassi 1 kuuluvate sõidukite suhtes kohaldatava maksuga, nagu on sätestatud käesoleva artikli lõikes 2. Alates 1. juulist 2031 on vähendamine heiteta sõidukite puhul kuni 75 % võrreldes CO₂ heite klassi 1 kuuluvate sõidukite suhtes kohaldatava maksuga. Alates 1. juulist 2031 võib vähese heitega sõidukite puhul taristu- või kasutusmaksumäära vähendamist kohaldada üksnes juhul, kui heiteta sõidukite suhtes kohaldatakse suuremat vähendamismäära, ning kuni 50 % võrreldes CO₂ heite klassi 1 kuuluvate sõidukite suhtes kohaldatava maksuga.“;

b) lõikesse 2 lisatakse järgmised lõigud:

„Liikmesriigid tagavad, et sõidukid, mis on liigitatud CO₂ heite klassi 1 või 2, kasutades CO₂ heitkoguste vähendamise trajektoori, mis põhineb 2030. aasta CO₂ heite vähendamise sihttasemel 43 %, liigitatakse ümber, kasutades hoopis heitkoguste vähendamise trajektoori, mis põhineb 2030. aasta CO₂ heite vähendamise sihttasemel 30 %.

Liikmesriigid loevad CO₂ heite klassi liigitamiseks sobivaks kõik sõidukid, mille puhul liikleja saab esitada tõendid CO₂ heite kohta määruse (EL) 2017/2400 artikli 9 kohaselt välja antud kliendi teabefailis. Kui sõiduki esmase registreerimise kuupäev on enne selle sõidukite allrühma heitkoguste vähendamise trajektoori alguskuupäeva, kuhu sõiduk kuulub, kohaldatakse kõnealuse allrühma heitkoguste vähendamise trajektoori esimese aasta väärtusi.

Liikmesriigid käsitavad määruse (EL) 2019/1242 artikli 3 punktis 9 määratletud eriotstarbelisi veokeid vastavasse muude kui eriotstarbeliste veokite allrühma kuuluvate sõidukitena.

Liikmesriigid ei kohalda CO₂ heite klassi 5 puhul kehtivaid vähendatud makse heiteta sõidukite suhtes, mis on moderniseeritud sellise kütusel töötava mootori paigaldamisega, mis toodab elektrienergiat või aitab kaasa sõiduki liikumisele. Selle asemel kohaldavad liikmesriigid makse vastavalt CO₂ heite klassile 1.

Sõidukitootjad võivad kasutada määruse (EL) 2017/2400 artiklis 5 osutatud modelleerimisvahendit, et määrata määruse (EL) 2017/2400 artikli 3 punktis 21 määratletud segakütuselise sõiduki CO₂ heide kindlaks pärast kõnealuse sõiduki tootmiskuupäeva, kui see on varasem kui 1. jaanuar 2024. Tootja, kes kavatseb selle võimaluse valida, teavitab komisjoni oma kavatsusest ja komisjon otsustab, kas kõnealune tootja võib käesolevas lõigus sätestatud eesmärgil modelleerimisvahendit kasutada käesolevas lõigus sätestatud eesmärgil, ning edastab oma otsuse kõnealusele tootjale. Sõiduki liigitamisel CO₂ heite klassi aktsepteerivad liikmesriigid tootja esitatud modelleerimise tulemust tõendina sõiduki CO₂ heite kohta, tingimusel et asjaomane tootja saadab asjaomasele liikmesriigile modelleerimise tulemused otse ja digitaalsel kujul koos sellele tootjale edastatud komisjoni otsusega.“;

- c) lõige 7 jäetakse välja;

d) lisatakse järgmine lõige:

„12. Komisjon hindab 30. juuniks 2029 järgmisi võimalusi:

- a) võimaldada liikmesriikidel diferentseerida teemaksumäärasid vastavalt haagiste omadustele, võttes arvesse eri liikmesriikide konkreetseid tingimusi, nagu haagiseparkide heterogeensus, turul olevad eri tehnoloogiad ja seadmed ning nende tehnoloogiate ja seadmete kasutamisest tulenev koguenergiesääst, ning
- b) teha kindlaks moderniseeritud mootorsõidukite ja haagiste CO₂ heide.

Komisjon kaalub käesoleva lõike esimeses lõigus osutatud võimaluste võimalikku mõju määruse (EL) 2019/1242 kohaldamisele ja tulemuslikkusele. Komisjon võtab nõuetekohaselt arvesse kõigi selle valdkonna katseprojektide tulemusi ning kaalub halduskoormust, käitamispääsmeid ja turul olevate tehnoloogiate majanduslikke parameetreid. Komisjon esitab selle hindamise põhjal asjakohasel juhul seadusandliku ettepaneku käesoleva direktiivi muutmiseks.“

4) Artikli 8 lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Käesoleva artikli lõikes 1 osutatud ühise kasutusmaksude süsteemi korral on sõidukite allrühmade 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD ja 10-LH puhul artikli 7ga lõikes 1 osutatud diferentseerimise lõplik kohaldamiskuupäev 25. märts 2025.“

5) Artiklisse 9b lisatakse järgmine lõik:

„Selleks et hõlbustada direktiivi (EL) 2019/520 artikli 2 punktis 17 määratletud sõidukite liigitamise parameetritega seotud sõidukiteabe vahetamist ning töötada sõidukite liigitamise ja jõustamise eesmärgil liikmesriikidevahelise vastastikuse tunnustamise suunas, koordineerib komisjon tööd artikli 9e lõikes 4 osutatud eksperdirühmas, et teha kindlaks parimad tavad ja edendada nende vahetamist ning teha ettepanekuid ühise lähenemisviisi kohta.“

Artikkel 2

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 31. detsembriks 2027. Nad teatavad nendest viivitamata komisjonile.

Alates 1. jaanuarist 2028 kohaldavad liikmesriigid meetmeid, mis on vajalikud, et järgida:

- a) käesoleva direktiivi artikli 1 punkti 1 alapunkti e ja
- b) käesoleva direktiivi artikli 1 punkti 3 alapunkti b, kuivõrd selle punktiga lisatakse direktiivi 1999/62/EÜ artikli 7ga lõikele 2 kolmas lõik.

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nende ametlikul avaldamisel nendesse või nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

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

Artikkel 3

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

Artikkel 4

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

..., ...

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja
