



Brüssel, 31.5.2017  
COM(2017) 275 final

ANNEX 1

## **LISA**

**järgmise dokumendi juurde:**

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,**

**millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta  
teatavate infrastruktuuride kasutamise eest  
(EMPs kohaldatav tekst)**

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

## LISA

### järgmise dokumendi juurde:

### EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest (EMPs kohaldatav tekst)

- 1) Lisasid 0, III, IIIa, IIIb ja IV muudetakse järgmiselt:
  - a) lisa 0 jaotist 3 muudetakse järgmiselt:
    - i) pealkiri asendatakse järgmisega:  
„3) Kategooria EURO III/EURO IV/EURO V sõidukid“;
    - ii) tabelis jäetakse kategooria EEV sõidukeid käsitlev rida välja;
    - iii) lisatakse järgmine tekst:

#### „Euro VI kohased heitkoguste piirnormid

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

Märkus:

PI = ottomootor  
CI = diiselmootor

- 1) NO<sub>2</sub> komponendi lubatud taseme NO<sub>x</sub> piirnormis võib kindlaks määrata hiljem.“;
- b) III lisa muudetakse järgmiselt:
  - i) 2. jagu muudetakse järgmiselt:  
– punkti 2.1 kuues taane asendatakse järgmisega:

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

\* Liikmesriigid võivad samaväärsuskordajate kohaldamisel arvesse võtta järkjärgulist teedehitust või kasutada pikaajalisel elutsükli põhinevat lähenemisviisi.“;

– 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.“;

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

„4) RASKESÕIDUKITE OSAKAAL LIIKLUSES, SAMAVÄÄRSUSKORDAJAD JA KORREKTSIOONIMEHCHANISM

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

c) IIIa lisa asendatakse järgmisega:

### **„IIIa LISA**

#### **VÄLISKULUMAKSUGA MAKSUSTAMISE MIINIMUMNÕUDED**

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

#### **1. Asjaomased teedevõrgu osad**

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

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

- sõidukid põhjustavad väliskulumaksuga maksustatavaid teid kasutades keskmisest rohkem keskkonnakahju, hinnatuna **kooskõlas õhukvaliteedi aruandluse, riiklike heitetegurite, liikluse mahtude ja müra puhul direktiiviga 2002/49/EÜ**, või
- väliskulumaksu kehtestamisel selliselt koostatud teedevõrgu muudes osades võiks olla negatiivne mõju keskkonnale või liiklusohutusele või väliskulumaksuga maksustamisega ja selle kogumisega kaasneksid ebaproportsionaalsed kulud.

#### **2. Maksuga hõlmatavad sõidukid, teed ja ajavahemik**

Kui liikmesriik kavatses kohaldada kõrgemaid väliskulumakse kui IIIb lisas kindlaks määratud võrdlusväärtused, siis ta teatab komisjonile sõidukite klassifikatsiooni, vastavalt millele väliskulumaks varieerub. Samuti teatab liikmesriik komisjonile nende teede asukohta,

mille suhtes kohaldatakse kõrgemat väliskulumaksu määra (edaspidi „linnalähiteed (sealhulgas kiirteed)“), ning nende teede asukohta, mille suhtes kohaldatakse madalamat väliskulumaksu määra (edaspidi „linnadevahelised teed (sealhulgas kiirteed)“).

Vajaduse korral teatab liikmesriik komisjonile ka täpsed ööajale vastavad ajavahemikud, mille jooksul võib kehtestada kõrgema müraaaste 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 PM<sub>10</sub> ja NO<sub>2</sub> puhul) ning direktiiviga 2008/50/EÜ kehtestatud piirnorme ületavate päevade (PM<sub>10</sub>) ja tundide (NO<sub>2</sub>) arv aastas. Kõnealused kriteeriumid lisatakse teatesse.

### 3. *Maksusumma*

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

Liikmesriik või, kui see on asjakohane, sõltumatu asutus, määrab iga sõidukiklassi, teeliigi ja ajavahemiku kohta ühe konkreetse summa. Maksustamisstruktuur peab olema läbipaistev, avalikustatud ja kõigile kasutajatele võrdsel tingimustel kättesaadav. Avalikustada tuleb õigel ajal enne rakendamist. Kõik näitajad, andmed ja muu eri väliskuluelementide arvutamise mõistmiseks vajalik teave avalikustatakse.

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

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

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

### 4. *Väliskuluelemendid*

#### 4.1. *Liiklusest tulenevad õhusaastekulud*

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

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

kus:

— PCV<sub>ij</sub> = õhusaastekulud sõidukiklassi i puhul teeliigil j (eurot sõidukilomeetri kohta)

— EF<sub>ik</sub> = saasteaine k ja sõidukiklassi i heitetegur (grammi sõidukilomeetri kohta)

—  $PC_{jk}$  = saasteainega k seotud rahaline kulu teeliigi j puhul (eurot grammi kohta)

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

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

#### 4.2. Liiklusest tulenevad müraakulud

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

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

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

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

kus:

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

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

Müratasemega k kokkupuutuvate elanike arv saadakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. juuni 2002. aasta direktiivi 2002/49/EÜ artikli 7 kohastest strateegilistest mürakaartidest\*\*\*.

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

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

\* 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 meetodika on kättesaadav veebilehel <http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>

\*\*\* 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).“;

d) IIIb lisa asendatakse järgmisega:

### **„IIIb LISA**

#### **VÄLISKULUMAKSU VÕRDLUSVÄÄRTUSED**

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

*Tabel 1. Väliskulumaksu võrdlusväärtused raskete kaubaveokite puhul*

<b>Sõidukiklass</b>	<b>Senti sõidukilomeetri kohta</b>	<b>Linnalähised<sup>(1)</sup></b>	<b>Linnadevahelised<sup>(2)</sup></b>
Rasked kaubaveokid, mille maksimaalne lubatud täismass on vähem kui 14 tonni või millel on kaks telge	EURO 0	13,3	8,3
	EURO I	9,1	5,4
	EURO II	8,8	5,4
	EURO III	7,7	4,3
	EURO IV	5,9	3,1
	EURO V	5,7	1,9
	EURO VI	3,2	0,6
	Vähem saastav kui EURO VI	2,5	0,3
Rasked kaubaveokid, mille maksimaalne lubatud täismass on	EURO 0	23,3	15,1
	EURO I	16,4	10,1
	EURO II	15,7	10,0
	EURO III	13,5	8,2

14–28 tonni või millel on kolm telge	EURO IV	9,5	5,7
	EURO V	8,9	3,7
	EURO VI	3,6	0,8
	Vähem saastav kui EURO VI	2,5	0,3
Rasked kaubaveokid, mille maksimaalne lubatud täismass on 28–40 tonni või millel on neli telge	EURO 0	30,4	19,7
	EURO I	22,6	13,9
	EURO II	21,3	13,9
	EURO III	17,8	11,2
	EURO IV	12,2	7,7
	EURO V	9,2	4,0
	EURO VI	3,5	0,8
Rasked kaubaveokid, mille maksimaalne lubatud täismass on rohkem kui 40 tonni või millel on viis või rohkem telge	EURO 0	43,0	28,6
	EURO I	31,5	19,8
	EURO II	29,2	19,4
	EURO III	24,0	15,6
	EURO IV	16,2	10,6
	EURO V	9,8	4,7
	EURO VI	3,6	1,0
	Vähem saastav kui EURO VI	2,5	0,3

(1) „linnalähine“ tähendab alasid, kus rahvastikutihedus on 150–900 elanikku/km<sup>2</sup> (rahvastikutiheduse mediaan on 300 inimest/km<sup>2</sup>).

(2) „linnadevaheline“ tähendab alasid, kus rahvastikutihedus on alla 150 elaniku/km<sup>2</sup>.

*Tabel 2. Väliskulumaksu kontrollväärtused kaugsõidubusside puhul*

Sõidukiklass	Senti sõidukilomeetri kohta	Linnalähised <sup>(1)</sup>	Linnadevahelised <sup>(2)</sup>
Kaug sõidubussid, mille suurim lubatud täismass on 18 tonni või millel on kaks telge	EURO 0	20,3	13,1
	EURO I	16,0	10,4
	EURO II	15,6	9,9
	EURO III	13,9	8,5
	EURO IV	10,0	5,7
	EURO V	9,0	5,0
	EURO VI	2,8	0,8
	Vähem saastav kui EURO VI	1,4	0,2

Kaug sõidubussid, mille suurim lubatud täismass on rohkem kui 18 tonni või millel on kolm või rohkem telge	EURO 0	24,9	16,2
	EURO I	19,2	12,3
	EURO II	18,5	12,0
	EURO III	15,7	9,8
	EURO IV	10,6	6,6
	EURO V	10,2	5,2
	EURO VI	2,8	0,8
	Vähem saastav kui EURO VI	1,4	0,2

(1) „linnalähine“ tähendab alasid, kus rahvastikutihedus on 150–900 elanikku/km<sup>2</sup> (rahvastikutiheduse mediaan on 300 inimest/km<sup>2</sup>).

(2) „linnadevaheline“ tähendab alasid, kus rahvastikutihedus on alla 150 elanikku/km<sup>2</sup>.

Tabelites 1 ja 2 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.“;

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

**„LIIGENSÕIDUKID (POOLHAAGISAUTORONGID JA AUTORONGID)**

Õhkvedrustusega või sellega samaväärseks peetava vedrustusega veoteljed		Muu vedrustustüübiga veoteljed		Kahjuklass
Telgede arv ja suurim lubatud täismass (tonnides)		Telgede arv ja suurim lubatud täismass (tonnides)		
Minimaalselt	Maksimaalselt	Minimaalselt	Maksimaalselt	
<i>2 + 1 telge</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
22	23	22	23	
23	25	23	25	



25	28	25	28	
<i>2 + 2 telge</i>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
<i>2 + 3 telge</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 2 telge</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
<i>3 + 3 telge</i>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
<i>7 telge</i>				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
<i>8 với 9 telge</i>				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II

60	60	III <sup>c</sup> .
----	----	--------------------

2) Lisatakse V, VI ja VII lisa:

„V LISA

### UMMIKUMAKSUGA MAKSUSTAMISE MIINIMUMNÕUDED

Käesolevas lisas sätestatakse ummikumaksuga maksustamise miinimumnõuded.

#### 1. Ummikumaksuga maksustavad võrgu osad, hõlmatavad sõidukid ja ajavahemikud

Liikmesriigid määravad täpselt kindlaks järgmise:

a) selline osa või sellised osad nende võrgust, mis koosneb nende osast üleeuroopalises teedevõrgus ja nende kiirteedest (millele on osutatud artikli 7 lõikes 1), mille suhtes kohaldatakse ummikumaksu vastavalt artikli 7da lõigetele 1 ja 3;

b) ummikumaksuga maksustatavate võrguosade klassifitseerimise „suurlinnadeks“ ja „mitte suurlinnapiirkondadeks“. Liikmesriigid kasutavad iga maanteelõigu klassifitseerimiseks tabelis 1 esitatud kriteeriume.

*Tabel 1. Kriteeriumid, mille alusel klassifitseeritakse punktis a osutatud võrku kuuluvad maanteed suurlinnamaanteedena- või mitte suurlinnapiirkonna maanteedena*

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

c) iga 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 maksumäärade vaheline proportsioon eri sõidukikategooriate puhul.

*Tabel 2. Samaväärsuskordajaid, et kehtestada ummikumaksu määrade vaheline proportsioon eri sõidukikategooriate puhul*

Sõidukikategooria	Samaväärsuskordajad
Kergsõidukid	1
Liigendamata raskeveokid	1,9
Linnaliini- ja kaugsõidubussid	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 maksimumväärtust. Maksustamisstruktuur peab olema läbipaistev, avalikustatud ja kõigile kasutajatele võrdsetel tingimustel kättesaadav.

Enne ummikumaksu rakendamist avaldab liikmesriik aegsasti järgmise:

- 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.

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

## V LISA

### UMMIKUMAKSU MAKSIMUMTASE

Käesolevas lisas sätestatakse ummikumaksu maksimumtase.

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

*Tabel. Ummikumaksu maksimumtase kergsõidukite puhul*

<b>Senti sõidukilomeetri kohta</b>	<b>Suurlinn</b>	<b>Mitte suurlinnapiirkond</b>
Kiirteed	67	34
Põhimaanteed	198	66

VII LISA

**TEE- JA KASUTUSMAKSUDE ERINEVUS KERGSÕIDUKITE PUHUL**

Käesolevas lisas kirjeldatakse heitekategooriaid, mille kohaselt on tee- ja kasutusmaksud diferentseeritud.

Saasteainete heiteid mõõdetakse vastavalt komisjoni määrusele (EL) .../...\*.

Madalamaid määrasid kohaldatakse mis tahes sõiduautode ja kommertssõidukite suhtes, millel on konkreetne CO<sub>2</sub>-heide, mis on mõõdetud vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 715/2007\*\* ning jääb allapoole kõigi ELi sõidukite suhtes kohaldatavatest normist, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 443/2009\*\*\* ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) nr 510/2011\*\*\*\*.

*Tabel. Kersõidukite heidete kategooriad*

Vastavustegur	1,5–2,1	1–1,5	alla 1	Heitevabad sõidukid
<b>Maks kilomeetri kohta</b>	kõrgeimast määrast 10% vähem	kõrgeimast määrast 20% vähem	kõrgeimast määrast 30% vähem	kõrgeimast määrast 75 % vähem

\* KOMISJONI XXX MÄÄRUS (EL) .../..., millega muudetakse komisjoni määrust (EL) 2017/xxx ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2007/46/EÜ väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 6) [RDE3] tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste osas (ELT L ..., .....2017, lk ...).

\*\* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrus (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust (ELT L 171, 29.6.2007, lk 1).

\*\*\* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprill 2009. aasta määrus (EÜ) nr 443/2009, millega kehtestatakse uute sõiduautode heitenormid väikesõidukite süsinikdioksiidiheite vähendamist käsitleva ühenduse tervikliku lähenemisviisi raames (ELT L 140, 5.6.2009, lk 1).

\*\*\*\* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta määrus (EÜ) nr 443/2009, millega kehtestatakse uute sõiduautode heitenormid väikesõidukite süsinikdioksiidiheite vähendamist käsitleva ühenduse tervikliku lähenemisviisi raames (ELT L 140, 5.6.2009, lk 1).“