



Brüssel, 31.5.2017  
COM(2017) 275 final

2017/0114 (COD)

Ettepanek:

**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}

## SELETUSKIRI

### 1. ETTEPANEKU TAUST

#### • Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Tõhus ja usaldusväärne transpordisüsteem on siseturu sujuvaks toimimiseks asendamatu ning on majanduse oluline sektor. Kuna maanteetranspordil on maismaaveosüsteemis kõige olulisem roll, on see ka mitmesuguste sotsiaal-majanduslike ja keskkonnaprobleemide (nt kliimamuutus, õhusaaste, müra, ummikud) allikas. Teede kasutamise maksustamine võib osutada oluliseks teguriks puhtama ja tõhusama tegevuse edendamisel ning selle terviklik kavandamine on seega esmatähtis, et tagada teede kasutajate õiglane kohtlemine ja kestliku taristu rahastamine.

Direktiivis 1999/62/EÜ<sup>1</sup> sätestatakse õigusraamistik raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate teede kasutamise eest. Direktiivi eesmärk on kõrvaldada liikmesriikide transpordiettevõtjate vahelise konkurentsi moonutamine, rakendades selleks sõidukimaksude astmelist ühtlustamist ning luues õiglasel mehhanismid taristumaksude sissenõudmiseks. Direktiivi abil on kehtestatud rasketele kaubaveokitele kohaldatavate maksude miinimumtasemed ning täpsustatud taristumaksude kohaldamise korda, sh maksude erinevust sõidukite keskkonnanäitajate alusel.

Seni ei ole direktiiv aga sisaldanud sätteid, mis aitaksid kaasa transpordist tekkivate CO<sub>2</sub>-heidete koguse vähendamisele. Maanteetranspordist tekkivate CO<sub>2</sub>-heidete kogus oli 2014. aastal siiski veel 17 % võrra suurem kui 1990. aastal. Suurim osa kõnealustest heidetest (rohkem kui 60 %) pärineb sõiduautodest, kuid ka raskete kaubaveokite osakaal heidete tekkimises suureneb. Praeguste suundumuste kohaselt ei ole heidete koguse vähendamise tempo ELi 2030. ja 2050. aastaks seatud eesmärkide saavutamiseks piisav.

Maanteetaristu seisukord on mitmes liikmesriigis ebapiisava hoolduse tõttu halvenemas. Maanteehoolduse riiklik rahastamine on ELis ajavahemikus 2006. aastast kuni 2013. aastani vähenenud ligikaudu 30 % ning aastal 2013 moodustas see 0,5 % SKPst (1975. aastal oli see 1,5 % ja 2008. aastal 0,8 %). Kirjeldatud on mitmesuguseid negatiivseid majanduslikke, sotsiaalseid ja keskkondlikke mõjusid, sh nii sõidukite kasutamise kulude, saastatuse ja müra, sõidu kestuse ning õnnetuste arvu suurenemine ja negatiivne mõju majandusele.

Kõnealust õigusakti kohaldatakse üksnes raskete kaubaveokite suhtes, kuid sõidukiliike siinkohal ei käsitleta. Käsitletavas vallas, eelkõige sõiduautode puhul ja konkreetsete piirmäärade puudumisel, on oht, et lühiajaliste teemaksukleebiste hinda tõstetakse liialt, mis tähendab peamiselt välisriikidest pärit juhukasutajate diskrimineerimist. Veel üks kõikide sõidukiliikide puhul endast võimalikku diskrimineerimist kujutav probleem on ajapõhiste maksude kasutuselevõtmisel riiklike kasutajate kulutuste kompenseerimine.

Maanteetranspordi negatiivsed mõjud tähendavad märkimisväärseid kulusid kogu ühiskonnale. Autod ja kaubikud kahjustavad taristut vähem kui raskesõidukid (sh rasked kaubaveokid ja bussid), kuid sõiduautod on maanteetranspordi välistest kuludest 2/3 kulude (sh kliimamuutustest, õhusaastest, müra, õnnetusjuhtumitest ja muudest negatiivsetest mõjudest tulenevad kulud) allikaks, mis moodustab ligikaudu 1,8–2,4 % SKPst.

<sup>1</sup> 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 42–50.

Lisaks on ummikud pidev probleem nii linnastunud piirkondades kui ka neist väljaspool; samas on liikmesriigid selle probleemiga tegelenud vaid aeg-ajalt. Maanteetranspordi tippkoormus toob endaga kaasa märkimisväärsed sotsiaalsed kulud, mis moodustavad 1 % ELi SKPst. Kaks kolmandikku nimetatud kuludest on seotud sõiduautodega ja 20–30 % linnadevahelise liiklusega.

Algatuse eesmärk on edendada põhimõtet, et „saastaja maksab“ ja „kasutaja maksab“, aidates sellega kaasa nii rahaliselt kui ka keskkondlikult kestlikule ning sotsiaalselt võrdsele maanteetranspordisüsteemile.

Algatusega aidatakse kaasa õigusloome kvaliteedi programmile (REFIT), sest selle eesmärk on kõnealuse direktiivi teatavaid sätteid ajakohastada ning lihtsustada.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Kõnealuse algatuse raames käsitletakse olemasolevate õigusaktide (direktiiv 1999/62/EÜ) puudujääke, eelkõige õigusaktide eesmärkide parema saavutamise vaatepunktist. Soovitatud tingimustega lihtsustatakse direktiivi teatavaid sätteid, kõrvaldades EURO heitgaasiklassil põhinevad teemaksuerisused, mille pakutavad eelised on praegu kiiresti vähenemas, ning tülikad teavitamisnõuded, eelkõige need, mis on seotud väliskulude maksustamisega.

Samuti on soovitatud direktiivi kohaldamisalasse lisada bussid, sõiduautod ja kaubikud, tagades sellega taristu kasutamise ühtlasema hinnasüsteemi kogu transpordisektoris. Võttes arvesse eespool selgitatud CO<sub>2</sub>-heidete probleemi, kuulub soovitude hulka ka see, et kõnealuseid heitkoguseid võiksid kajastada vahemaapõhised teekasutusastad.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Algatus on osa komisjoni jõupingutustest energialiidu loomiseks ja samuti osa soovitude komplektist, mis käsitleb vähese heitega transporti<sup>2</sup> ning hõlmab muu hulgas autode ja kaubikute CO<sub>2</sub>-heidetele kohaldatavate määruste läbivaatamist, ettepanekuid veokite ja busside CO<sub>2</sub>-heidete sertifitseerimise ning seire/aruandluse kohta, samuti seonduvaid algatusi maanteetranspordi vallas, eelkõige koostalitlusvõimelist elektroonilist maanteemaksuteenust käsitlevate õigusaktide ning maanteeveo- ja bussiteenuste siseturu eeskirjade läbivaatamist.

Kavandatud muudatused on kooskõlas transporti käsitlevas 2011. aasta valges raamatus<sup>3</sup> seatud eesmärkidega, mille kohaselt on vaja saavutada (Euroopa Liidu toimimise lepingul põhinevate) põhimõtete „saastaja maksab“ ja „kasutaja maksab“ täielik kohaldamine, et tagada transpordi ja taristu kestlikum rahastamine. Vahemaapõhise maksustamise hõlbustamiseks vaadatakse paralleelselt läbi ka teemaksu kogumise elektroonilist süsteemi käsitlevad õigusaktid<sup>4</sup>. Kavandatud muudatused on ka kooskõlas sõidukite heitkoguste ja müraga seotud keskkonnaalaste õigusaktidega.

Lisaks arendatakse kohaldamisala laiendamise abil algatusega edasi kasutuselevõetavate raskesõidukite CO<sub>2</sub>-heidete sertifitseerimistoiminguid ning kergesõidukite CO<sub>2</sub>-heidetele ja

<sup>2</sup> COM(2016) 501 final: Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia

<sup>3</sup> KOM(2011) 144 (lõplik): Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas

<sup>4</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/52/EÜ ühenduse elektroonilise maanteemaksu koostalitlusvõime kohta, ELT L 166, 30.4.2004, lk 124, ning nõukogu 6. oktoobri 2009. aasta otsus Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse määratluse ja tehniliste elementide kohta, ELT L 268, 13.10.2009, lk 11.

saasteainetele kohaldatavaid eeskirju. Mõjutatava teedevõrgustiku küsimuses viitab ettepanek üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevatele liidu läbivaadatud suunistele.

## **2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS**

### **• Õiguslik alus**

Direktiivi 1999/62/EÜ õiguslik alus on ELi aluslepingu artiklid 71 ja 93 (nüüd artiklid 91 ja 113).

Käesolevast ettepanekust mõjutatud direktiivi sätetes on käsitletud tee- ja kasutusmaksed, mille suhtes kohaldatakse ELi toimimise lepingu artiklit 91.

Sõidukimaksed käsitleva direktiivi II peatüki teatavate sätete muudatustele kohaldatakse ELi toimimise lepingu artiklit 113 ning neid käsitletakse eraldiseisvas õiguslikus ettepanekus.

### **• Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)**

EL ja liikmesriigid jagavad transpordi valdkonna reguleerimisel pädevust vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 4 lõike 2 punktile g. Siiski saab olemasolevaid eeskirju kohandada üksnes EL. ELi eeskirjade laiendamist muudele sõidukikategooriatele õigustab nende mõju kirjeldatud probleemidele nii ELi kui ka maailma tasemel. Sõiduautode, minibusside ja kaubikute puhul aitaks selline kaasamine eelkõige vältida olukorda, kus liikmesriigid kohtleksid juhukasutajaid või välisriigis registreeritud sõidukite kasutajaid ebavõrdselt. Busside kaasamine aitaks vähendada reisijateveoteenuste siseturu konkurentsi moonutusi, võttes arvesse nende sõidukite eelistuslikku kohtlemist (s.o erandite tegemine taristu eest maksimisel) võrreldes rongitranspordiga, millele kõnealust maksustamist kohaldatakse.

Üldisemalt võib öelda, et kuna nimetatud sõidukid kasutavad sama taristut ja suurendavad ka CO<sub>2</sub>-heitkogust, õhusaastet ja ummikuid, on nende lisamine tuvastatud probleemide valguses õigustatud.

### **• Proportsionaalsus**

Kavandatavate meetmetega aidatakse kaasa üksnes seatud eesmärkide saavutamisele, eelkõige põhimõtete „saastaja maksab“ ja „kasutaja maksab“ järjekindlale rakendamisele, ning nendega ei ole mindud nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.

Kohaldamisala laiendamine rasketest kaubaveokitest rohkematele kategooriatele on vajalik, et tagada ühtsete eeskirjade rakendamine kõikidele sõidukitele ja et võimalik oleks käsitleda probleeme, mis ei ole üksnes või vähemalt mitte peamiselt seotud raskete kaubaveokitega (taristu halvenev seisukord, maanteetranspordist tekkivate CO<sub>2</sub>-heidete suured kogused, õhusaaste, müra, ummikud või välisriikidest pärit kasutajate diskrimineerimine).

Kulud liikmesriikidele, ettevõtetele ja kodanikele on võrreldes võimalike eelistega väikesed. Ettepanekuga ei kaasne teemaksude kohaldamine liikmesriikide poolt, vaid sellega ühtlustatakse seda, kuidas kõnealuseid makse tuleks kohaldada kogu liidus. Samuti ei tähenda see olemasolevate maksude tõusu.

Mõjuhindamise osana on proportsionaalsuspõhimõtte alusel kõrvale jäetud mitu võimalikku poliitikameedet, näiteks kohustuslik taristu maksustamine või kohustuslik ummikute maksustamine.

- **Vahendi valik**

Kuna muudetav õigusakt on direktiiv, peab muutev õigusakt põhimõtteliselt jõustuma samas vormis.

### **3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED**

- **Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll**

Komisjon avaldas hinnangu direktiivi 1999/62/EÜ kohta 2013. aastal<sup>5</sup>. Välishindamine „Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995“ avaldati 2014. aasta jaanuaris<sup>6</sup>. Nimetatud hindamisega tuvastati mitmesugused kehtiva õigusliku raamistiku alusel raskete kaubaveokite teemaksude kogumisega seotud probleemid.

Kuigi 24 liikmesriiki on teede maksustamise mingis vormis kasutusele võtnud ja suundumus on olnud võrgustikuülese vahemaapõhise teemaksustamise poole, on selline üleminek olnud aeglane ning liiduüleselt on tegemist olnud pideva ebahütlusega. Hindamisel leiti suured erinevused riiklikes teemakse käsitlevates eeskirjades ning järeldati, et hütluse puudumine nii maksude liigi (ajapõhised teemaksukleebised, vahemaapõhised teemaksud, kas diferentseeritud või mitte) kui ka maksude kogumise tehnoloogiate mõistes põhjustab lisaks täiendavale halduskoormusele ka kulusid nii avalikele asutustele kui ka kasutajatele.

Kuigi direktiiviga aidatakse kaasa seatud eesmärkide saavutamisele, tuvastati mitmed allpool esitatud probleemid.

- Kohaldamisala: võimalik on kehtestada erand rasketele kaubaveokitele, mille täismass on alla 12 tonni, mis tekitab kaubaveo vallas ebavõrdse olukorra.
- Direktiiviga lubatud ajapõhised maksud ei ole tõhusad taristukulude katmiseks ning puhtama ja tõhusama tegevuse edendamiseks või ummikute vähendamiseks.
- Väliskulude maksustamise rakendamine on liiga keerukas, samas kui (kohustusliku) EURO heitgaasiklasside kohase erinevuse jaoks on määratletud üksnes maksimaalne erinevus, mille ulatuses on liikmesriikidele jäetud otsustusvabadus.
- Ummikute ärahoidmise maksude erinevus: tulude mittemõjutamise nõue tundub rakendamiseks olevat liiga tülikas ning seda võib üksnes rasketele kaubaveokitele kohaldamise korral lugeda ebaõiglaseks, sest kõik teede kasutajad suurendavad ummikute tekkimise ohtu.

Kuigi hindamisel keskenduti direktiivi praegu kehtivatele tingimustele, on sidusrühmade panusega viidatud ka muudele asjakohastele küsimustele, sh raskeveokite CO<sub>2</sub>-heitkoguste vähendamise vajadusele ning sõiduautode (ja muude sõidukikategooriate) maksustamise raamistiku koostamisele vajadusele, eelkõige (välisriikidest pärit) juhukasutajate diskrimineerimise vältimiseks.

---

<sup>5</sup> Raskete kaubaveokite maksustamist teatavate infrastruktuuride kasutamise eest käsitleva direktiivi 1999/62/EÜ, muudetud kujul, järelhindamine, SWD(2013) 1 final.

<sup>6</sup> <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>

- **Konsulterimine sidusrühmadega**

Sidusrühmadega konsulteerimisel lähtuti huvitatud isikutega konsulteerimise miinimumnõuetest, mis on esitatud komisjoni 11. detsembri 2002. aasta teatises KOM(2002) 704 (lõplik).

Kasutati avatud ja suunatud konsulteerimismeetodeid ning mitmesuguseid konsulteerimisvahendeid.

1) Veebisaidi „Sinu hääl Euroopas“ kaudu korraldati küsitluste alusel standardne 12-nädalane veebipõhine avatud konsulteerimine.

Avalik avatud konsultatsioon kestis 8. juulist kuni 5. oktoobrini ning vastu võeti ka hiljem esitatud arvamused. Konsultatsioon hõlmas kaht järgmist küsimuste komplekti: üks, mille eesmärk oli mõista kasutajate üldist suhtumist ja mis oli suunatud laiemale üldsusele, ning teine, mis oli ette nähtud tehniliste ekspertide jaoks.

Komisjonile laekus 135 küsitluse vastust ning 48 täiendavat dokumenti. Vastused hõlmasid mitmesuguseid sidusrühmi, sh transpordiettevõtteid (42 %), tarbijaid/kodanikke (14 %), riigiasutusi (13 %), ehitussektorit (7 %), ühistranspordiliite (4 %) ning teemaksude kogumise teenuste/lahenduste pakkujaid (4 %).

2) Spetsiifilistele sidusrühmadele ja spetsialistidele suunatud konsultatsioon toimus kogu mõjuhindamise ajal ning hõlmas järgmist:

- a) koos sidusrühmade ja liikmesriikide esindajate osavõtuga toimunud temaatiliste seminaride seeria, mille komisjon korraldas 2015. aasta septembris ja oktoobris;
- b) maanteealgatusi käsitlev konverents 19. aprillil 2016;
- c) 21 intervjuud sidusrühmade esindajatega, kes valiti spetsiifiliste andmevajaduste alusel, mille tegi kindlaks mõjuhindamise toetusuringut ette valmistanud töövõtja.

#### *Saadud sisendi ja tulemuste kasutamise kokkuvõte*

Üldist toetust avaldati meetmete eesmärgile edendada kütusetõhusate sõidukite kasutamist, kuigi selle saavutamist konkreetselt erinevate teekasutusaste abil toetati vähem. Mitmed intervjuueeritavad kolmandates riikides toetasid CO<sub>2</sub>-põhise erinevuse kasutuselevõttu ning EURO heitgaasiklassil põhinevate teemaksuerisuste järkjärgulist kaotamist. Kuigi selle lühiajalise saavutatavuse kohta avaldati kahtlusi, ei esitatud tulusid mittemõjutava CO<sub>2</sub>-heidete põhise maksude erinevuse kohta ka selgeid vastuväiteid.

Teede kvaliteedi hindamise võimalike meetmete puhul esines selge erinevus 1) veebipõhise avaliku konsulteerimise raames esitatud ja suurema osa intervjuueeritud sidusrühmade arvamuse ning 2) intervjuueeritud liikmesriikide arvamuse vahel. Suurem osa esimese rühma vastanutest toetas üldiselt teedetaristu kvaliteedi tagamise meetmeid. Teisest küljest ei toetanud liikmesriigid üldiselt neid meetmeid.

Diskrimineerimise vältimise ja võrdsuse tagamise võimalike meetmete puhul erinesid taas liikmesriikide ja muude sidusrühmade arvamused. Veebipõhise avaliku konsulteerimise raames vastajad toetasid kindlalt põhimõtete „saastaja maksab“ ja „kasutaja maksab“ rakendamist ning teemaksukleebiste hindade proportsionaalsuse tagamist ELis. Mitmed

täiendavad arvamuse avaldajad ning väljastpoolt liikmesriike pärit intervjuueeritud toetasid ajapõhiste teekasutustasude järkjärgulist kaotamist, et maksustamine saaks toimuda üksnes vahemaapõhiselt. Samas olid liikmesriikide arvamused edasise tegevuse vajaduse küsimuses lahknevad.

Tõhusa transpordisüsteemi tagamise küsimuses arvas suurem osa avaliku veebipõhise konsulteerimise raames vastanutest, et ummikutega tegelemine peaks jääma liikmesriikide ülesandeks; kõige populaarsem arvamus oli, et ummikute maksustamist tuleks kohaldada kõikidele sõidukitele. Pooldajad rõhutasid ummikute maksustamise vajadust kõikide sõidukite, mitte üksnes raskete kaubaveokite lõikes. Liikmesriigid olid üldiselt suurema paindlikkuse poolt.

- **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Probleemi määratlus põhines hindamistel, mille puhul rakendati osaliselt väliseid eksperte („Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995, Update of the Handbook on external costs of transport“<sup>7</sup>), millele lisandus täiendav uurimistöö.

Väline töövõtja oli abiks mõjuhindamise toetusuuringus<sup>8</sup>, mis tehti 2017. aasta aprillis.

- **Mõjuhindang**

Algatust toetab mõjuhindang, millele õiguskontrollikomitee on teatavate reservatsioonidega andnud positiivse hinnangu. Komitee andis soovitusi, mille kohaselt on vajalikud CO<sub>2</sub>-heidete vähendamisega seotud eesmärgi parem õigustatus ning selgitused

- teemaksudest saadava tulu erineva kohtlemise,
- praeguste õigusaktide puudujääkide,
- teatavate võimaluste kõrvalejätmise ning
- oodatava mõju kohta.

Läbivaadatud mõjuhindangus on kommentaare arvesse võetud, esitades üksikasjalikumad andmed ja selgitused, nagu on näidatud mõjuhindamise aruande I lisas. Muude kohanduste hulgas tehti järgmised muudatused, et käsitleda eespool nimetatud probleeme.

- Probleemi määratlusele ja eelkõige selle põhjuste kirjeldusele lisati selgitused selle kohta, kuidas ettepanek täiendab teisi keskkonnatasusid ja -makse ning CO<sub>2</sub>-heitenorme. Kuigi muud instrumendid võinuks olla tõhusad, ei oleks need olnud piisavad, et vähendada transpordist tulenevat CO<sub>2</sub>-heidet ELi võetud kohustuste tasemeni.
- Säilitatavaid poliitilise meetmeid kirjeldavale lisale lisati selgitused põhjuste kohta seoses vabatahtlikust ummikumaksust saadud tulu erineva kohtlemisega. Üks peamisi põhjusi on seotud vastuvõetavuse, õigluse ja eesmärgiga võidelda maksu mis tahes negatiivse mõju vastu.

<sup>7</sup> Ricardo-AEA et al (2014), Update of the Handbook on External Costs of Transport: [http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable\\_en](http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en)

<sup>8</sup> Ricardo et al. (2017), Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of Directive 1999/62/EC.

- Lisati täiendavad selgitused kehtivate õigusaktide hindamise ja rakendamise ning probleemide põhjuste kohta, viidates konkreetselt õigusaktide rollile ja nende puudustele.
- Kirjeldust kohustuslike teemaksude kõrvaleheitmise põhjuste ja üldiste tulude eraldamise kohta täiendati lisateabega.
- Üksikasjalikum kirjeldus CO<sub>2</sub>-heite eeldatava mõju kohta mõjutatud liikmesriikides ning lihtsustamise kohta lisati asjaomastele punktidele.

Kaalutlusele võeti neli poliitikavarianti, mis kajastavad regulatiivse sekkumise suurenemist ning mille edasised valikud (PO1 kuni PO4) eelmist edasi arendavad.

Esimene poliitikavariant (PO1) hõlmab õiguslikke muudatusi üksnes teatavate direktiivi sätete ajakohastamiseks ning selle kohaldamisala laiendamist bussidele, kaubikutele ja sõiduautodele, et tegeleda saaks kõikide tuvastatud probleemidega. Muudatused käsitlesid erandite kõrvaldamist, aruandlusnõuete ajakohastamist ja väliskulude maksustamise maksimummäära, aga ka väliskulude maksustamise nõuete lihtsustamist. See variant hõlmab ka kergeveokite maksustamise mittediskrimineerimise ja proportsionaalsuse nõude kehtestamist.

PO2 puhul on eesmärgiks seatud CO<sub>2</sub>-heited ja see hõlmab raskeveokitele kohaldatavate ajapõhiste maksude järkjärgulist kaotamist. See variant hõlmab taristumaksude CO<sub>2</sub>-heite põhise erinevuse eeskirja raskesõidukite jaoks ning praeguse EURO heitgaasiklasside kohase erinevuse järkjärgulist kaotamist.

PO3 (variantidega a ja b) hõlmab täiendavaid meetmeid kergsõidukite jaoks, käsitledes linnadevahelisi ummikuid ja kõikide sõidukite CO<sub>2</sub>-heidet ning saastet (PO3b). PO4 muudaks väliskulude maksustamise raskeveokite jaoks kohustuslikuks ning kaotaks järk-järgult kõikide sõidukite jaoks ajapõhise maksustamise kasutamise võimaluse, nii et rakendatavaks jääks üksnes vahemaapõhine maksustamine.

Eeldades praeguse ajapõhise maksustamise süsteemi asendamist vahemaapõhise süsteemiga variantides PO2 kuni PO4 (alternatiiv liikmesriikide mittejuhtival positsioonil olemisele), näitas mõjuhindamine selgelt, et PO4 oli kõige tõhusam, kuid tooks kasu suurimate kuludega. PO1 aitaks eesmärkide saavutamisele kaasa üksnes väga piiratud viisil, kuigi põhimõtteliselt ilma kuludeta. PO2 ja PO3 on oma majandusliku, sotsiaalse ja keskkondliku mõju poolest rohkem tasakaalus ning võimaldaksid tulemuste saavutamise mõistlike kuludega.

Mõjuhindamisega määratleti eelistatud võimalusena PO3b, kergsõidukite CO<sub>2</sub>-heite ja saaste põhist maksustamist hõlmav variant, mida oleks võimalik täiendada väliskulude maksustamise nõudega vähemalt raskesõidukite kasutatava võrgustiku osa puhul ning kergsõidukite ajapõhise maksustamise järkjärgulise kaotamisega piisavalt pika ajavahemiku jooksul. Need on käesoleva ettepanekuga hõlmatud meetmed, mis jäävad seega PO3b ja PO4 vahepealsele alale, kuid on lähemal variandile PO4.

PO3b ja PO4 vähendaksid 2030. aastaks ummikute põhjustatavaid kulusid 2,5–6 % või 9–22 miljardit eurot, annaksid teemaksude kogumisest täiendavaid tulusid 10–63 miljardit eurot aastas ning aitaksid suurendada teedesse investeerimist 25–260 % võrreldes lähtetasemega.

Kõnealused variandid vähendaksid märkimisväärselt maanteetranspordi CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> ja tahkete osakeste heiteid. See tähendaks aga positiivset mõju rahvatervisele, mis oleks



proportsionaalne õhusaaste vähendamiseks, ning annaks 2030. aastaks 370 miljoni kuni 1,56 miljardi euro suuruse kulusäästu õhusaaste ja õnnetusjuhtumite arvelt protsentides.

PO3b ja PO4 võimaldaksid luua 62 000 kuni 152 000 uut töökohta, kui üksnes 30 % täiendavatest teemaksutuludest investeeritakse uuesti teeholdusesse. Lisaks aitaksid kõik variandid kaasa ELi kodanike võrdsele kohtlemisele, muutes lühiajaliste teemaksukleebiste hinnad poole väiksemaks.

PO3 (a ja b) suurendaks kaubaveo transpordikulusid 1,1 % võrra, samas kui reisijateveo kulud jääksid muutumatuks. PO4 puhul suureneksid reisijateveo ja kaubaveo kulud 1,3–2,0 protsenti, olenevalt vahemaapõhise maksustamise tegelikust kasutuselevõtust liikmesriikides (mis võib tähendada ka neid, kes praegu teatavaid sõidukiliike ei maksusta). Riigiasutused peaksid uute teemaksusüsteemide kasutuselevõtu või olemasolevate süsteemide laiendamise kulude poole pealt toetavad olema, sest need kulud võivad asjakohastes liikmesriikides 2030. aastaks ulatuda 2–3,7 miljardi euroni. Teemaksude laiendamine võrgustiku uutele osadele ja uutele kasutajarühmadele suurendaks alates 2025. aastast kasutajate täitmiskulusid 198–850 euro võrra aastas.

VKEde mõjud kogu maanteeveo sektori lõikes oleksid piiratud, sest vahemaapõhised teekasutustasud on üksnes väike protsendiline osa transpordi kogukuludest. Mis tahes kulude suurenemine kandub üle klientidele (saatjatele) või kompenseeritakse see maksuvähendustega, mida võimaldab sõidukimakse käsitleva direktiivi II peatüki muudatus. Tarbijahinnad ei suureneks keskmiselt rohkem kui 0,1 %, isegi kui kulud 100 % üle kantakse.

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Kuna algatusega seotud regulatiivsed kulud vahemaapõhiste maksusüsteemile üleminekul suureneksid, nii suureneksid mitmete turul tegutsejate jaoks ka täitmiskulud. Need kulud kaalub üles suurem tulu (liikmesriikidele ja teemaksu kehtestajatele), parem teede kvaliteet ja usaldusväärsemad reisiajad (teede kasutajatele), vähenev kahjulik mõju keskkonnale ja tervisele (kodanikele) ning seotud väliskulud, mida kannab ühiskond (maksumaksjad).

REFITi roll kõnealuses ettepanekus on teemaksusüsteemi lihtsustamine ja ajakohastamine, et see täidaks oma eesmärgi, s.o

- vananenud EURO heitgaasiklasside kohase raskeveokite maksueristussüsteemi asendamine sobivama CO<sub>2</sub>-põhise maksusüsteemiga;
- õhusaaste ja müra eest väliskulude maksustamise (mis on EURO heitgaasiklassidest parem vahend) lihtsustamine, mis võimaldab ajakohastatud viiteväärtuste kasutamist ilma arvutusvajaduseta;
- hinnalisandite rakendamise lihtsustamine ja ajakohastamine ning ummikumaksude rakendamise hõlbustamine.

Lihtsustamine hõlmab peamiselt riigiasutusi, mitte ettevõtteid. Siiski kaasneb kõnealuste muudatustega eespool nimetatud eraldiseisev ettepanek, mis võimaldab alandada liiklusmaksu, mis omakorda võimaldab vähendada vedajatele (VKEde) avalduvat koormust. Teede kasutajate, sh kodanike ja ettevõtete jaoks üldkulud tõenäoliselt suurenevad, kuigi suurenemise määr võib jääda väikeseks.

Algatusel on eeldatavasti teatav vähene positiivne mõju konkurentsile, sest CO<sub>2</sub>-eristusega maksustamine põhjustab vähese heitega ja heiteta sõidukite veidi laiemat kasutuselevõttu, aidates nii kaasa innovatsioonile. Ummikute maksustamise laialdasem rakendamine tooks

kasu ettevõtete konkurentsivõime vaatenurgast, eelkõige neile, kes rakendavad täppisajastatud tootmist.

- **Põhiõigused**

Ettepanekuga austatakse põhiõigusi ja järgitakse eeskätt Euroopa Liidu põhiõiguste hartas tunnustatud põhimõtteid.

#### **4. MÕJU EELARVELE**

Ettepanek ei mõjuta ELi eelarvet.

#### **5. MUU TEAVE**

- **Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord**

Mõjuhindamise aruandes on loetletud seitse järgmist põhinäitajat, mida kasutatakse peamiste poliitikaeesmärkidega seotud edusammude mõõtmiseks: raskesõidukite CO<sub>2</sub>-heitkoguste muutused; maksustatud teedetaristu seisukord; teekasutustasu sotsiaalkulude proportsionaalsus ja hõlmatus; ummikute esinemise tase ELi linnadevahelises võrgustikus.

Õigusaktide mõju hindamiseks on vaja pärast muudatuste järkjärgulist rakendamist ellu viia põhjalik hindamine. Viis aastat pärast uue raamistiku täielikku rakendamist on sobiv aeg taolise hindamise elluviimiseks. Vahetegevuste mõju hinnatakse varem.

Ettepanek hõlmab liikmesriikidele kohaldatavaid teatavaid aruandlusnõudeid, mis on seotud teemaksudest saadavate tuludega ning nende tulude kasutamise, samuti maksustatavate teede seisukorraga.

- **Selgitavad dokumendid (direktiivide puhul)**

Võttes arvesse ettepaneku kohaldamisala (asjaolu, et sellega vaid muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ, mille on kõik liikmesriigid täielikult üle võtnud), ei tundu põhjendatud ega proportsionaalne nõuda selgitavaid dokumente.

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Pealkirja on kohandatud, et kajastada kohaldamisala laiendamist.

Artikkel 1 – *Reguleerimisese ja kohaldamisala*

Artiklit on muudetud, et hõlmata sellega muude sõidukite kui raskete kaubaveokite tee- ja kasutusmaksude eeskirjade kohaldamisala. Seda õigustab vajadus tegeleda mitmesuguste probleemidega, mis ei ole otse või vähemalt mitte peamiselt seotud raskete kaubaveokitega.

Artikkel 2 – *Mõisted*

Kohandatakse järgmisi mõisteid:

- „üleeuroopaline teedevõrk“: definitsiooni on ajakohastatud kooskõlas koridoripõhise käsitusviisiga, mis on sätestatud määruse (EL) nr 1315/2013 läbivaadatud TEN-T suunistes;
- „teemaks“: definitsioon on ümber sõnastatud, et võtta arvesse artiklis 7da esitatud võimalust ummikute maksustamiseks;

- „sõiduk“: uus definitsioon hõlmab kõiki raske- ja kergsõidukeid, mis tähendab, et lisaks juba hõlmatud suurema kui 3,5-tonnise täismassiga kaubaveokitele võetakse nüüd arvesse ka sõiduautod, minibussid ja kaubikud ning bussid.
- „[teatava EURO kategooria] sõiduk“ ja „sõiduki tüüp“: definitsioon on ümber sõnastatud, et see hõlmaks ka busse.

Lisatud on mõistete „liiklusummik“, „ummikumaks“ ja „veoettevõtja“ ning mitmesuguste sõidukitüüpide, sh heitevaba sõiduki definitsioonid, samuti „oluliselt muudetud teemaksukord“, et tagada spetsiifiliste terminite õiguslik selgus ning paremini täpsustada teatavate sätete kohaldamisala.

Definitsioon „kaalutud keskmine väliskulumaks“ kustutatakse, sest arvutamismõue eemaldatakse.

#### Artikkel 7 – Tee- ja kasutusmaksud

Lõige 1 jaotatakse kaheks lõikeks, et eristada peamiselt rahvusvaheliseks liikluseks kasutatavaid võrgustikke (üleeuroopaline teedevõrk ja kiirteed) ja muid teid. Ettepaneku kohaselt võiksid mittediskrimineerimist, maksude proportsionaalsust ning teemaksude ja ajapõhiste teekasutustasude kogumist ja tasumist käsitlevad sätted olla kohaldatavad ka muudele teedele.

Põhimõtete „saastaja maksab“ ja „kasutaja maksab“ rakendamise edendamiseks ja erinevate maksusüsteemide erisuste järk-järgult vähendamiseks lisatakse lõiked 6 ja 7, milles on käsitletud ajapõhiste teekasutustasude (teemaksukleebiste) kasutuse lõpetamist rahvusvaheliseks liikluseks kasutatavates võrgustikes esmalt raskete kaubaveokite puhul ning hiljem sõiduautode ja kaubikute puhul. Soovitatud kuupäevad annavad liikmesriikidele piisavalt aega oma süsteemide asjakohaseid osi kohandada. Raskesõidukite ja kergsõidukite diferentseerimine tuleneb nende erinevast mõjust taristule ning kergsõidukite maksustamise lühemast ajaloost.

Vedajate võrdse kohtlemise tagamiseks lisatakse lõige 9, et kõrvaldada võimalus teha teemaksuerand alla 12-tonnise täismassiga raskete kaubaveokite puhul ning laiendada mis tahes maksusüsteemi kohaldamisala ka bussidele. Viimast õigustab busside arvestatav mõju teedele.

#### Artikkel 7a – Kasutusmaksud: proportsionaalsus ja võrdne kohtlemine

Artiklis 7a määratakse kasutusmaksude ülempiir ning aastase ja lühema ajavahemikuga tasutavate teemaksukleebiste suhtelise hinnaerinevuse ülempiir. Selleks soovitatakse teha järgmised muudatused.

Lõige 1 on jaotatud kaheks lõikeks, et täpsustada olemasolevate nõuete kohaldamist nii rasketele kaubaveokitele kui ka bussidele.

Uues lõikes 3 on käsitletud sõiduautosid ning määratud aastase ja lühema ajavahemikuga tasutavate teemaksukleebiste suhtelise hinnaerinevuse ülempiir, mis kajastab asjakohaseid

saadaolevatel andmetel põhinevaid kasutusmustrid<sup>9</sup>. Samuti on selles sätestatud kuupäev, milleks kehtivad teemaksukleebiste süsteemid peavad olema kohandatud. Lõikes 4 on käsitletud sama küsimust minibusside ja kaubikute seisukohalt.

#### Artikkel 7c – Väliskulude maksustamine

Võttes arvesse lõiget 1, on tehtud ettepanek võtta maksimumväärtuste asemel kasutusele võrdlusväärtused (sätestatud lisas IIIb). Lisatud on lõige 5, mille kohaselt on nõutud väliskulude maksustamine vähemalt nende maksustatava võrgu osade puhul, kus raskeveokite tekitatav õhusaaste ja müra on kõige suurem, s.o sellega kokku puutuva elanikkonna osakaalu järgi.

#### Artikkel 7da – Ummikumaksud

Uus artikkel 7da võimaldab lisaks taristu maksustamisele kohaldada liiklusummikute maksustamist, et tegeleda tõhusalt linnadevaheliste ummikute probleemiga. Mis tahes sõidukikategooria kasutajate diskrimineerimise vältimiseks tuleb sellist ummikute maksustamist kohaldada kõikidele sõidukikategooriatele proportsionaalselt. Maksu piirmäärad ja sõidukitevahelised samaväärsustegurid on määratletud V ja VI lisas.

#### Artikkel 7f – Hinnalisandid

Tehtud on ka ettepanek laiendada hinnalisandite rakendamise võimalust ka muudele kui mägiste piirkondadele, säilitades samas muud hinnalisandite rakendamise eeltingimused (pidevad liiklusummikud või märkimisväärne keskkonnakahju ning tulude taasinvesteeringud TEN-T projekti). Lõige 4 kustutatakse, sest see ei ole prioriteetsete projektide rahastamisele kaasa aidanud, kuid võib takistada väliskulude maksustamise rakendamist. Kuna nii hinnalisandite kui ka liiklusummikute maksustamise eesmärk on võidelda liiklusummikute tekkimise probleemiga, ei tohiks neid kumuleerida (lõige 5).

#### Artikkel 7g – Raskesõidukitele kohaldatavate maksude diferentseeritus

Tehtud on ettepanek kaotada järk-järgult EURO heitgaasiklassil põhinevad teemaksuerisused. Lisatud on uus lõige 4, mille abil võetakse niipea kui võimalik pärast vajalike sertifitseeritud CO<sub>2</sub>-heidete andmete kättesaadavaks muutumist kasutusele raskesõidukite CO<sub>2</sub>-heidetel põhinevad erinevad taristumaksud. Rakendatuna aitab see säte edendada kõige puhtamate ja tõhusamate raskesõidukite kasutamist.

Kuna tehtud on ka ettepanek eraldi reguleerida liiklusummikute maksustamist (uus artikkel 7da, vt eespool), on soovitatud ka järk-järgult lõpetada tulusid mittemõjutava kella- või aastaajast oleneva maksuerisuse võimaluse pakkumine (vt lõike 1 muudatust, varem lõige 3).

#### Artikkel 7g – Kergsõidukitele kohaldatavate maksude erinevus

Uues artiklis 7ga on sätestatud sõiduautode, minibusside ja kaubikute keskkonnanäitajate alusel rakendatavate tee- ja kasutusmaksude kohaldamiskord. Erinevused põhinevad nii CO<sub>2</sub>-

---

<sup>9</sup> Vt mõjuhindangut ning Booz & Co. (2012). *Study on Impacts of Application of the Vignette Systems to Private Vehicles*. <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2012-02-03-impacts-application-vignette-private-vehicles.pdf>

heidetele kui ka õhusaastele, nagu on sätestatud VII lisas. See säte peaks kaasa aitama puhtamate ja tõhusamate sõidukite kasutusele.

#### Artikkel 7h – *Teavitamine*

Tehtud on ettepanek muuta lõiget 3 nii, et lihtsustatakse komisjonile esitatavat eelteavet kavandatava väliskulude maksustamise kohta, piirates esitatava teabe üksnes põhielementidega. Väliskulude maksustamise kasutuselevõtu hõlbustamiseks on tehtud ettepanek kõrvaldada lõige 4, mis käsitleb komisjoni eelneva otsuse nõuet.

#### Artikkel 7j – *Tee- ja kasutusmaksude kogumine ja tasumine*

Lõigetes 3 ja 4 on tehtud ettepanek lisada viide ummikute maksustamisele, et tagada kõikide võimalike maksuosade kogumine ja tasumine ühtlustatud viisil.

#### Artikkel 7k – *Hüvitised*

Tehtud on ettepanek piirata hüvitise pakkumise võimalust üksnes teemaksu (mitte kasutusmaksu) kasutuselevõtuga. Selle eesmärk on kõrvaldada olemasolev võimalik mitteresidentide diskrimineerimine.

#### Artikkel 9 – *Tulude kasutamine*

Uues lõikes 3 on nõutud, et liiklusummikute maksustamisest saadavat tulu tuleb kasutada liiklusummikute tekkimise probleemiga tegelemiseks, st alternatiivsete transpordilahenduste toetamiseks või probleemkohtade kõrvaldamiseks.

#### Artikkel 10a

Lõike 1 muudatusega on tehtud ettepanek ajakohastada läbivaatusklauslit ning viia see kooskõlla lisa IIIb lihtsustamisega.

#### Artikkel 11 – *Mõisted*

Lõiget 1 muudetakse, et ajakohastada aruandlusnõudeid teemaksude, nendest saadava tulu ning selle tulu kasutamise kohta, et hõlmata nendega ka teave maksustatavate teede seisukorra kohta. Lõike 2 olemasolev punkt e eemaldatakse ning lisatakse uued punktid e ja i, et lisada teave liiklusummikute maksustamisest saadava tulu, teemaksust saadava kogutulu ning selle tulu kasutamise kohta, samuti hinnang teehooldusele ning liiklusummikute tekkimise tasemele. Lisatakse lõige 3, et täpsustada maksustatavate teede seisukorra hindamisega seotud miinimumnäitajad. Lisatakse lõiked 4 ja 5, et võimaldada komisjonil rakendusaktiga määratleda ühtlustatud näitajad ja koostada aruanded nende näitajate rakendamise kohta liikmesriikides.

#### *Lisad*

Lisa 0 jaotises 3 on tehtud ettepanek eemaldada viited kategooria „EEV“ sõidukitele ning lisada tabel EURO VI heitkoguste piirväärtustega, et võtta arvesse määrust (EÜ) nr 595/2009.

Lisas III kajastatakse soovitatud muudatustega busside kaasamist direktiivi kohaldamisalasse.

Tehtud on ettepanek piirata lisa IIIa punktid 2, 3 ja 4 juhtumitele, kus liikmesriik kavatses rakendada suuremat väliskulu maksustamist kui lisa IIIb sätestatud võrdlusväärtused. Punkti

4.2 teatavaid sätteid ajakohastatakse, et võtta arvesse hiljutisi õigusakte, mis käsitlevad mootorsõidukite mürataset.

Lisas IIIb on tehtud ettepanek asendada õhusaaste ja müra väliskulude maksustamise maksimaalne kaalutud keskmine väliskulude maksustamise viiteväärtustega, sh raskete kaubaveokite (tabel 1) ning busside (tabel 2) tekitatava õhusaaste ja müra kohta. Väärtused on arvutatud väljaande „Update of the Handbook on External Costs of Transport“<sup>10</sup> alusel. Väärtusi tohib korrutada kahega lisaks mägiste piirkondadele ka linnastute ümbruses.

Lisas IV on tehtud ettepanek lisada liigendsõidukite tabelisse viide 7-, 8- või 9-teljelistele liigendsõidukitele.

Uues lisas V, mis on seotud ettepaneku osaks oleva artikliga 7da (ummikute maksustamise kohta), on sätestatud liiklusummiku maksu kohaldamise miinimumnõuded, sh hõlmatud võrgustiku osade ning ajavahemike kohta. Teed on kategoriseeritud suurlinnateedeks ja muudeks teedeks, et eristada tihedama ja hõredama asustusega alasid. Võrdse ja proportsionaalse hinna tagamiseks on eri sõidukikategooriate jaoks kehtestatud samaväärsustegurid. Punktis 2 on nõutud, et maksude arvutamine peab olema läbipaistev ning maksumäärad iga sõidukikategooria ja ajavahemiku kohta peavad iga asjakohase teelõigu puhul olema avalikult kättesaadavad ja neid tuleb regulaarselt kohandada, et süsteem oleks jätkuvalt tõhus.

Uues lisas VI, mis on samuti seotud artikliga 7da, on sätestatud liiklusummikumaksu piirmäär kilomeetri kohta, võttes arvesse liiklusummikute piirkulusid, mis on sätestatud väljaandes „Update of the Handbook on External Costs of Transport“.

Uues lisas VII, mis on seotud ettepaneku osaks oleva artikliga 7ga, on käsitletud tee- ja kasutusmaksude erinevust kergeveokite puhul kooskõlas nende keskkonnanäitajatega ning on nende erinevustega seotult täpsustatud heitekategooriad. Viidatud on CO<sub>2</sub>-heidetele ja saastele, võttes arvesse ELi-üleseid standardeid ning uusimaid ja kõige täpsemaid mõõtmisviise.

---

<sup>10</sup> <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/sustainable/studies/doc/2014-handbook-external-costs-transport.pdf>

Ettepanek:

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,**

**millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest**

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust<sup>11</sup>,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust<sup>12</sup>,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjoni 28. märtsi 2011. aasta valges raamatus<sup>13</sup> sätestatud eesmärkide saavutamine (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 ebaühtlane.
- (2) Teatises „Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia“<sup>14</sup> teatas komisjon, et teeb ettepaneku vaadata läbi veoautode maksustamise direktiiv, et võimaldada maksustamist ka süsinikdioksiidi eristamise põhjal ning laiendada mõningaid kõnealuse direktiivi põhimõtteid bussidele, sõiduautodele ja kaubikutele.
- (3) Kõik raskesõidukid mõjutavad oluliselt maanteetaristut ja tekitavad õhusaastet, samas kui kergesõidukid põhjustavad enamiku maanteetranspordi negatiivsest keskkonna- ja sotsiaalmõjust seoses heite ja ummikutega. Võrdse kohtlemise ja ausa konkurentsi huvides tuleks tagada, et sõidukid, mida ei ole seni käsitletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 1999/62/EÜ,<sup>15</sup> hõlmataks tee- ja kasutusmaksude osas sellesse raamistikku. Kõnealuse direktiivi kohaldamisala tuleks seetõttu laiendada raskesõidukitele, mis ei ole ette nähtud kaubaveoks, ja kergesõidukitele, sealhulgas sõiduautodele.

---

<sup>11</sup> ELT C ..., ..., lk ...

<sup>12</sup> ELT C ..., ..., lk ...

<sup>13</sup> 28. märtsi 2011. aasta valge raamat „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“, KOM(2011) 144 (lõplik).

<sup>14</sup> COM(2016) 501 final.

<sup>15</sup> 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).

- (4) Oma olemuse tõttu ei kajasta ajapõhised kasutusmaksud täpselt tegelikult kaasnevaid taristukulusid ega ole seetõttu tõhusad, et stimuleerida keskkonnasõbralikumat ja efektiivsemat tegevust või vähendada ummikuid. Seetõttu tuleks need järk-järgult asendada vahemaapõhiste tasudega, mis on õiglasemad, tõhusamad ja tulemuslikumad.
- (5) Selleks et tagada kasutajate heakskiit tulevastele teemaksu kogumise süsteemidele, tuleks liikmesriikidel lubada sisse viia asjakohased maksukogumissüsteemid, mis on osa laiemast liikuvusteenuste paketist. Kõnealused süsteemid peaksid tagama taristukulude õiglase jaotumise ning põhimõtte „saastaja maksab“ järgimise. Kõik liikmesriigid, kes sellise süsteemi kehtestavad, peaksid tagama, et see on kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2004/52/EÜ<sup>16</sup>.
- (6) Nii nagu raskesõidukite puhul, on ka kergsõidukite puhul oluline tagada, et kõik nende suhtes kohaldatavad ajapõhised maksud on proportsionaalsed, sealhulgas juhul, kui kasutamise kestus on lühem kui üks aasta. Sellega seoses tuleb arvesse võtta asjaolu, et kergsõidukite kasutamine erineb raskesõidukite kasutusest. Proportsionaalsete ajapõhiste maksude arvutamisel võib aluseks võtte kättesaadavad reisiandmed.
- (7) Direktiiv 1999/62/EÜ kohaselt võib kehtestada väliskulumaksu, mis on lähedasel tasemel sotsiaalse piirkuluga kõnealuse sõiduki kasutamisel. See meetod on osutunud kõige õiglasemaks ja tõhusamaks viisiks, et võtta arvesse raskesõidukite tekitatud õhusaaste ja müra negatiivset mõju keskkonnale ja tervisele, ning sellega tagatakse raskesõidukite õiglane panus ELi õhukvaliteedinormide<sup>17</sup> ja kohaldatavate müra piirmäärade või eesmärkide saavutamisse. Selliste maksude kohaldamist tuleks seetõttu lihtsustada.
- (8) Selleks tuleks maksimaalne kaalutud keskmine väliskulumaks asendada lihtsalt kohaldatavate võrdlusväärtustega, mida ajakohastatakse, võttes arvesse inflatsiooni, teaduse arengut seoses maanteetranspordi väliskulu hindamisega ning sõidukipargi koosseisu muutumist.
- (9) Taristumaksu diferentseerimine sõltuvalt EURO heitgaasiklassist on aidanud kaasa keskkonnasõbralikumate sõidukite kasutamisele. Sõidukipargi uuendamise tõttu on maksude diferentseerimine selle põhjal linnadevahelises transpordivõrgus siiski eeldatavasti aegunud 2020. aasta lõpuks ja tuleks järk-järgult selleks ajaks kaotada. Samaks ajahetkeks tuleks väliskulude maksustamist kohaldada süstemaatilisemalt, sest see sihtotstarbeline vahend nõudmaks tagasi väliskulu olukordades, kus see on kõige olulisem.
- (10) Raskesõidukite osa CO<sub>2</sub>-heites suureneb. Taristumaksu diferentseerimine sõltuvalt sellisest heitest aitaks kaasa kõnealuse valdkonna parandamisele ja seega tuleks see kasutusele võtta.
- (11) Kergsõidukid põhjustavad kaks kolmandikku maanteetranspordi negatiivsest keskkonna- ja tervisemõjust. Seetõttu on oluline ergutada kasutama kõige keskkonnasõbralikumaid ja kütusesäästlikumaid sõidukeid teemaksude diferentseerimise kaudu, võttes aluseks vastavustegurid, mis on määratletud komisjoni

<sup>16</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/52/EÜ ühenduse elektroonilise maanteemaksu koostalitlusvõime kohta (EMPs kohaldatav tekst) (ELT L 166, 30.4.2004, lk 124–143).

<sup>17</sup> 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 1–44).



määruses (EL) 2016/427,<sup>18</sup> komisjoni määruses (EL) 2016/646<sup>19</sup> ja komisjoni määruses (EL) 2017/xxx<sup>20</sup>.

- (12) Selleks et edendada kõige keskkonnasõbralikumate ja tõhusamate sõidukite kasutamist, peaksid liikmesriigid kõnealuste sõidukite suhtes kohaldama oluliselt vähendatud tee- ja kasutusmakse.
- (13) Liiklusummikud, milles oma erinev osa on kõikidel mootorsõidukitel, põhjustavad umbes 1% kulu SKPst. Oluline osa nimetatud kulust on seotud linnadevahelise liikluse ummikutega. Seepärast peaks olema lubatud spetsiaalne ummikumaks, tingimusel et seda kohaldatakse kõikide sõidukikategooriate puhul. Olemaks tulemuslik ja proportsionaalne, peaks maksu arvutamise aluseks olema väike ummikukulu, mis oleks diferentseeritud koha, aja ja sõiduki kategooria põhjal. Ummikumaksude positiivse mõju maksimeerimiseks tuleks vastav tulu eraldada projektidele, mis käsitlevad probleemi põhjuseid.
- (14) Ummikumaksud peaksid proportsionaalsel viisil kajastama tegelikke kulusid, mida iga sõiduk põhjustab otseselt teistele liiklejatele ja kaudselt kogu ühiskonnale. Selleks et vältida olukorda, kus ummikumaksud takistavad ebaproportsionaalselt isikute ja kaupade vaba liikumist, peaksid need piirduma konkreetse summaga, milles kajastub väike ummikukulu peaaegu läbilaskevõime piiril, st juhul, kui liiklusmaht läheneb teede läbilaskevõimele.
- (15) Tulusid mittemõjutav taristumaksu diferentseerimine, mida kohaldatakse raskeveokite suhtes, ei ole eriti tõhus vahend ummikute vähendamiseks ning tuleks seetõttu järkjärgult kaotada.
- (16) Taristumaksule lisanduvad hinnalisandid võiksid olla ka mujal kui üksnes mägistes piirkondades abiks selliste probleemide lahendamisel, mis on seotud olulise keskkonnakahjuga või ummikutega, mis tulenevad teatavate teede kasutamisest. Praegune hinnalisandite kehtestamise piirang tuleks seetõttu välja jätta. Topeltmaksustamise vältimiseks ei tohiks hinnalisandeid kohaldada teelõikudel, kus juba võetakse ummikumaksu.
- (17) Juhul kui liikmesriik võtab kasutusele teede maksustamise süsteemi, võib hüvitis vastavalt olukorrale kaasa tuua mitteresidendist liiklejate diskrimineerimise. Hüvitamisvõimalus peaks sel juhul piirduma teemaksudega ning seda ei tohiks enam kasutada kasutusmaksude puhul.
- (18) Selleks et kasutada ära võimalikku sünergiat teede maksustamise olemasolevate süsteemide vahel ja vähendada tegevuskulusid, peaks komisjon olema täielikult kaasatud liikmesriikidevahelisse koostösse, mille eesmärk on võtta kasutusele ühised teemaksu kogumise süsteemid.
- (19) Teemaksud võivad mobiliseerida vahendeid, mis aitavad rahastada kvaliteetse transporditaristu hooldamist ja arendamist. Seepärast on asjakohane motiveerida liikmesriike kasutama teemaksude tulu eesmärgipäraselt ning nõuda, et nad annaksid asjakohaselt aru selliste tulude kasutamise kohta. See peaks eelkõige aitama välja

---

<sup>18</sup> Komisjoni 10. märtsi 2016. aasta määrus (EL) 2016/427, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 692/2008 seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 6) heitega (ELT L 82, 31.3.2016, lk 1–98).

<sup>19</sup> Komisjoni 20. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/646, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 692/2008 seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 6) heitega (ELT L 109, 26.4.2016, lk 1–22).

<sup>20</sup>

selgitada võimalikke rahastamispuudujääke ning suurendama avalikkuse poolehoidu teemaksudele.

- (20) Kuna käesoleva direktiivi eesmärk on eelkõige tagada, et liikmesriikide hinnakujundust, mida kohaldatakse muude kui raskete kaubaveokite suhtes, kohaldatakse ühtses raamistikus, millega tagatakse võrdne kohtlemine kogu liidus, ja seda ei saa piisavalt saavutada liikmesriikide tasandil, 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. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (21) On vaja tagada, et väliskulumaksud peegeldaksid raskesõidukite tekitatud õhusaaste ja müra kulu jätkuvalt võimalikult täpselt, ilma et see muudaks süsteemi ülemäära keeruliseks, et stimuleerida kõige kütusesäästlikumate sõidukite kasutamist ning säilitada stiimulid tõhusana ning teemaksude diferentseerimine ajakohasena. Seepärast tuleks komisjonile anda volitused võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et kohandada väliskulumaksude võrdlusväärtusi teaduse arenguga, määrata kindlaks tulused mittemõjutava taristumaksu diferentseerimise meetodid sõltuvalt raskesõidukite CO<sub>2</sub>-heitest ja kohandada kergsõidukite taristumaksude diferentseerimist tehnika arenguga. On eriti oluline, et komisjon korraldaks oma ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et seda tehtaks kooskõlas 13. aprilli 2016 institutsioonidevahelise parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega<sup>21</sup>. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, kus arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.
- (22) Selleks et tagada käesoleva direktiivi asjaomaste sätete rakendamise ühetaolised tingimused, tuleks komisjonile anda rakendamise volitused. Nõuandemenetlust tuleks kasutada rakendusaktide vastuvõtmiseks, millega kehtestatakse ühtlustatud näitajad teedevõrgu kvaliteedi hindamiseks. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011<sup>22</sup>.
- (23) Direktiivi 1999/62/EÜ tuleks seetõttu vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

#### *Artikkel 1*

Direktiivi 1999/62/EÜ muudetakse järgmiselt.

- (1) Pealkiri asendatakse järgmisega:

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

<sup>21</sup> ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

<sup>22</sup> 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 rakendamise volituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

(2) Artiklid 1 ja 2 asendatakse järgmisega:

*„Artikkel 1*

1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse järgmise suhtes:

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

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

3. Direktiivi ei kohaldata ka Kanaari saartel, Ceutal ja Melillal, 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*

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 on illustreeritud kaartidega kõnealuse määruse I lisas;
- 2) „ehituskulud“ – ehitusega seotud kulud, sealhulgas vajaduse korral järgmiste tegevuste rahastamise kulud:
  - a) uus taristu või taristu arendamine, sealhulgas oluline teekonstruktsiooni remont;
  - b) taristu või selle arendamine (sealhulgas oluline teekonstruktsiooni remont), mis viidi lõpule mitte rohkem kui 30 aastat enne 10. juunit 2008, kui 10. juunil 2008 juba kehtis teemaksukord, või mis viidi lõpule mitte rohkem kui 30 aastat enne mis tahes uue teemaksukorra kehtestamist pärast 10. juunit 2008;
  - c) taristu või selle arendamine, mis viidi lõpule enne 10. juunit 2008, 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.
- 3) „rahastamiskulud“ – laenuintressid ja aktsionäride/osanike omakapitali tasuvus;
- 4) „oluline teekonstruktsiooni remont“ – teekonstruktsiooni remont, välja arvatud selline remont, millest teekasutajatel enam kasu ei ole, eelkõige kui parandustööd on asendatud uue kulumiskihi paigaldamisega või muude ehitustöödega;
- 5) „kiirtee“ – spetsiaalselt mootorsõidukiliikluseks kavandatud ja ehitatud tee, mis pole mõeldud sellega piirnevate kinnistute tarbeks ning mis vastab järgmistele kriteeriumidele:

- a) sel on kummagi sõidusuuna jaoks, kui üksikud kohad ja ajutised olukorrad välja arvata, eraldi sõiduteed, mis on omavahel eraldatud eraldusribaga, mida ei kasutata liikluseks, või erandjuhul muude vahenditega;
  - b) mis samal tasandil ei ristu ühegi tee, raudtee, trammitee, jalgrattatee ega jalgteega;
  - c) see on spetsiaalselt kiirteeks ette nähtud;
- 6) „teemaks“ – kindlaksmääratud summa, mis on tasu teatavas taristus läbitud vahemaa eest vastavalt sõiduki tüübile ning mille tasumisel antakse sõidukile õigus taristut kasutada; maks koosneb taristumaksust ning mõnel juhul ummikumaksust või väliskulumaksust või mõlemast;
  - 7) „taristumaks“ – maks, mis on kehtestatud eesmärgiga katta liikmesriigi kulused seoses taristu ehitamise, hooldamise, kasutamise ja arendamisega;
  - 8) „väliskulumaks“ – maks, mille eesmärk on katta liikmesriigis liiklusest tuleneva õhusaaste ja/või müraga seotud kulused;
  - 9) „ummik“ – olukord, kus liikluse maht läheneb teede läbilaskevõimele või ületab selle;
  - 10) „ummikumaks“ – maks, mis on kehtestatud sõidukitele eesmärgiga katta ummikuteest tulenevad kulud liikmesriigis ning vähendada ummikuid;
  - 11) „liiklusest tulenevad õhusaastekulud“ – sõiduki kasutamise ajal õhku paisatavate tahkete osakeste ja osooni eellaste, näiteks lämmastikoksiidi ja lenduvate orgaaniliste ühendite tekitatud kahjuga seotud kulud;
  - 12) „liiklusest tulenevad müraikulud“ – sõidukite tekitatud või sõidukite ja teekatte koostoimel tekkivast mürast põhjustatud kahjuga seotud kulud;
  - 13) „kaalutud keskmine taristumaks“ – kindla ajavahemiku jooksul taristumaksust saadud kogutulu, mis on jagatud kõnealusel perioodil taristumaksuga maksustamisele kuuluvatel teelõikudel läbitud raskesõidukite sõidukilomeetrite arvuga;
  - 14) „kasutusmaks“ – kindlaksmääratud summa, mille tasumisel antakse sõidukile õigus kasutada kindla ajavahemiku jooksul artikli 7 lõigetes 1 ja 2 osutatud taristuid;
  - 15) „sõiduk“ – mootorsõiduk, millel on vähemalt neli ratast, või liigendsõiduk, mis on ette nähtud või mida kasutatakse reisijate või kauba maanteeveoks;
  - 16) „raskesõiduk“ – raske kaubaveok või kaugsõidu- või linnaliinibuss;
  - 17) „raske kaubaveok“ – sõiduk, mis on ette nähtud kaubaveoks ja mille lubatud täismass on üle 3,5 tonni;
  - 18) „kaugsõidu- või linnaliinibuss“ – sõiduk, mis on ette nähtud rohkem kui kaheksa reisija (lisaks juhile) veoks ja mille lubatud täismass on üle 3,5 tonni;
  - 19) „kergsõiduk“ – sõiduauto, minibuss või kaubik;
  - 20) „sõiduauto“ – nelja rattaga sõiduk, mis on ette nähtud reisijate, kuid mitte rohkem kui kaheksa reisija ja juhi, veoks;
  - 21) „minibuss“ – sõiduk, mis on ette nähtud rohkem kui kaheksa reisija veoks (lisaks juhile) ja mille lubatud täismass on alla 3,5 tonni;
  - 22) „kaubik“ – sõiduk, mis on ette nähtud kaubaveoks ja mille lubatud täismass on alla 3,5 tonni;

- 23) „heitevaba sõiduk“ – sõiduk, mis ei tekita heitgaase;
- 24) „veoettevõtja“ – mis tahes ettevõtja, kes tegeleb reisijate või kaupade veoga teedel;
- 25) „kategooriatesse EURO 0, EURO I, EURO II, EURO III, EURO IV, EURO V, EURO VI kuuluv sõiduk“ – sõiduk, mis vastab käesoleva direktiivi 0 lisas sätestatud saaste piirmääradele;
- 26) „sõiduki tüüp“ – kategooria, kuhu raskesõiduk kuulub vastavalt telgede arvule, mõõtmetele või massile või muule sõiduki klassifitseerimise viisile, mis kajastab sõiduki poolt teele põhjustatavaid kahjustusi, nt IV lisas sätestatud klassifitseerimissüsteem sõiduki poolt teele põhjustatavate kahjustuste põhjal, eeldusel et kasutatav klassifitseerimissüsteem põhineb sõiduki omadustel, mis on esitatud kõigis liikmesriikides kasutatavates sõiduki dokumentides või on visuaalselt nähtavad;
- 27) „kontsessioonileping“ – riigihankeleping, nagu see on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/24/EL\*\* artiklis 1;
- 28) „kontsessiooni teemaks“ – teemaks, mida nõuab sisse kontsessionäär kontsessioonilepingu alusel;
- 29) „oluliselt muudetud tee- või kasutusmaksukord“ – tee- või kasutusmaksude määramise kord, mida on muudetud nii, et kulud või tulud on vähemalt 5 % erinevad võrreldes eelneva aastaga, pärast nende korrigeerimist inflatsiooniga, mida mõeldakse muutusena kogu ELi hõlmavas tarbijahindade harmoneeritud indeksis (v.a energia ja töötlemata toiduained), mille avaldab komisjon (Eurostat).

Punkti 2 kohaldamisel:

- a) igal juhul ei tohi arvesse võetavate ehituskulude summa ületada 10. juunil 2008 või uue teemaksukorra kehtestamise kuupäeval, kui see on hilisem kuupäev, kasutuses olevate taristukomponentide käesoleval hetkel järele jäänud projekteeritud elueale proportsionaalselt vastavat summat;
- b) taristu või selle arendamise kulud võivad hõlmata mis tahes spetsiifilisi taristukuluseid, mis on kavandatud vähendama müraga seotud saastet või parandama teehutust, ning taristu haldaja tegelikke makseid, mis ta on teinud, lähtudes sellistest objektiivsetest keskkonnakaalutlustest nagu kaitse pinnase saastumise eest.

---

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

(3) Artikkel 7 asendatakse järgmisega:

*„Artikkel 7*

1. Ilma et see piiraks artikli 9 lõike 1a kohaldamist, võivad liikmesriigid säilitada või kehtestada tee- ja/või kasutusmaksud üleeuroopalise teedevõrgu või selle võrgu teatavate

osade suhtes ning oma kiirteedevõrgu muude osade suhtes, mis ei kuulu üleeuroopalisse teedevõrku, vastavalt käesoleva artikli lõigetes 3–9 ning artiklites 7a–7k sätestatud tingimustele.

2. Lõige 1 ei piira liikmesriikide õigust kohaldada kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepinguga tee- ja kasutusmaksu muude teede suhtes, tingimusel et tee- ja kasutusmaksude kehtestamine sellistel muudel teedel ei too kaasa rahvusvahelise liikluse diskrimineerimist ega moonuta konkurentsi ettevõtjate vahel. Tee- ja kasutusmaksud, mida kohaldatakse teedel, mis ei kuulu üleeuroopalisse teedevõrku, või teedel, mis ei ole kiirteed, peavad vastama tingimustele, mis on sätestatud käesoleva artikli lõigetes 3 ja 4, artiklis 7a ja artikli 7j lõigetes 1, 2 ja 4.

3. Liikmesriigid ei kehtesta ühegi konkreetse sõidukikategooria suhtes nii tee- kui ka kasutusmaksu ühe teelõigu kasutamise eest. Liikmesriik, kes kehtestab kasutusmaksu oma teedevõrgus, võib ka kehtestada teemaksu sildade, tunnelite ja mägedes läbipääsude kasutamise eest.

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

5. Liikmesriigid võivad ette näha vähendatud teemaksuäärad või kasutusmaksud või teha erandeid tee- või kasutusmaksude maksmise kohustusest nende raskesõidukite puhul, mis on Euroopa Parlamendi ja nõukogu (EL) nr 165/2014 alusel vabastatud kohustusest paigaldada sõidumeerik ja seda kasutada, juhtudel, mis vastavad käesoleva direktiivi artikli 6 lõike 2 punktides a, b ja c sätestatud tingimustele.

6. Ilma et see piiraks lõike 9 kohaldamist, ei kehtesta liikmesriigid alates 1. jaanuarist 2018 kasutusmaksu raskesõidukitele. Enne kõnealust kuupäeva kehtestatud kasutusmaksud võivad jääda kehtima kuni 31. detsembrini 2023.

7. Alates [käesoleva direktiivi jõustumise kuupäev] ei kehtesta liikmesriigid kasutusmaksu kergesõidukitele. Enne kõnealust kuupäeva kehtestatud kasutusmaksud kaotatakse järk-järgult 31. detsembriks 2027.

8. Seoses raskesõidukitega võib liikmesriik kuni 31. detsembrini 2019 kohaldada tee- või kasutusmaksu üksnes selliste sõidukite suhtes, mille maksimaalne lubatud täismass on vähemalt 12 tonni, kui ta leiab, et kohaldamisala laiendamine väiksema kui 12-tonnise maksimaalse lubatud täismassiga sõidukitele:

a) avaldaks liikluse ümbersuunamise tõttu olulist negatiivset mõju vabale liiklusvoole, keskkonnale, müratasemele, ummikute tekkele, tervisele või liiklusohutusele;

b) põhjustaks halduskulusid rohkem kui 30 % lisatuludest, mida kohaldamisala laiendamiseks oleks saadud.

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

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

10. Raske- ja kergesõidukite tee- ja kasutusmaksud ei võivad kasutusele võtta või neid edasi kasutada teineteisest sõltumatult.

\* 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).“

(4) Artikkel 7a asendatakse järgmisega:

*„Artikkel 7a*

1. Kasutusmaksud peavad olema proportsionaalsed taristu kasutuse ajaga.

2. Kui kasutusmaks kohaldatakse raskesõidukite suhtes, peab taristu olema kättesaadav vähemalt järgmisteks ajavahemikeks: päev, nädal, kuu ja aasta. Igakuine maksumäär on kuni 10 % aastasest maksumäärast, nädalane maksumäär on kuni 5 % aastasest maksumäärast ja päevane maksumäär on kuni 2 % aastasest maksumäärast.

Liikmesriik võib kohaldada kõnealuses liikmesriigis registreeritud sõidukite suhtes ainult aastaseid maksumäärasid.

Liikmesriigid määravad kasutusmaksud, sealhulgas halduskulud, kõigi raskesõidukikategooriate puhul tasemel, mis ei ületa II lisas sätestatud maksimummäärasid.

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

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

Kasutusmaksukavade puhul, mis on vastu võetud enne 31. maid 2017, võivad liikmesriigid säilitada esimeses lõigus sätestatud piirmääradest suuremad määrad, kui need kehtisid enne seda kuupäeva, ja vastavad suuremad määrad teiste kasutuse ajavahemike jaoks, järgides võrdse kohtlemise põhimõtet. Nad peavad siiski vastama esimeses lõigus sätestatud piirmääradele ning teisele lõigule niipea, kui oluliselt muudetud tee- või kasutusmaksukord jõustub, ning hiljemalt 1. jaanuarist 2024.

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

(5) Artikkel 7c asendatakse järgmisega:

*„Artikkel 7c*

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

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

2. Arvesse võetavad kulud vastavad teedevõrgule või selle osale, kus väliskulumaksu nõutakse, ja sõidukitele, mille suhtes väliskulumaksu kohaldatakse. Liikmesriigid võivad otsustada sisse nõuda üksnes teatava protsendi nimetatud kuludest.

3. Liiklusest tuleneva õhusaastega seotud väliskulumaksu ei kohaldata raskesõidukite suhtes, mis vastavad kõige rangematele EURO heitenormidele.

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

4. Väliskulumaksu suuruse kehtestab asjaomane liikmesriik. Kui liikmesriik määrab sel eesmärgil asutuse, on kõnealune asutus õiguslikult ja rahaliselt sõltumatu asutusest, kelle ülesanne on hallata ja koguda kõnealust maksu või selle osa.

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

(6) Lisatakse artikkel 7da:

*„Artikkel 7da*

1. Liikmesriigid võivad vastavalt V lisas sätestatud nõuetele kehtestada ummikumaksu oma teedevõrgu mis tahes osas, kus esineb ummikuid. Ummikumaksu võib kohaldada ainult nendel teelõikudel, kus esineb pidevalt ummikuid, ja üksnes ajavahemikel, mil ummikud enamasti esinevad.

2. Liikmesriigid määravad kindlaks lõikes 1 osutatud teelõigud ja ajavahemikud, võttes aluseks objektiivsed kriteeriumid, mis on seotud teedel ja nende ümbruses tekkivate ummikute suurusega, näiteks keskmine hiline mine või järjekorra pikkus.

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

4. Ummikumaks kajastab kulusid, mida sõiduk põhjustab teistele liiklejatele ja kaudselt kogu ühiskonnale, kuid see ei tohi mis tahes teeliigi puhul ületada VI lisas sätestatud maksimummäärasid.

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

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

*„Artikkel 7f*

1. Pärast komisjoni teavitamist võib liikmesriik lisada taristumaksule hinnalisandi teatavatel teelõikudel, kus esineb pidevalt ummikuid või mida kasutavad sõidukid põhjustavad märkimisväärset keskkonnakahju, kui on täidetud järgmised tingimused:



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

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

c) hinnalisandi kohaldamisega ei kaasne kaubandusliku liikluse ebaõiglast kohtlemist võrreldes muude liiklejatega;

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

e) ajavahemik, mille jooksul hinnalisandit kohaldatakse, määratakse kindlaks ja piiritletakse eelnevalt ning eeldatavate tulude poolest on see kooskõlas hinnalisandist saadavast tulust kaasrahastatavate projektide rahastamiskavadega ja tulude-kulude analüüsiga.

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

2. Hinnalisandit võib kohaldada sellise taristumaksu suhtes, mis on diferentseeritud kooskõlas artikliga 7g või 7ga.

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

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

5. Hinnalisandit ei tohi kohaldada teelõikudel, kus kohaldatakse ummikumaksu.

#### *Artikkel 7g*

1. Kuni 31. detsembrini 2021 võib taristumaksu 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 päevaajast, nädalapäevast või aastaajast,

c) ükski taristumaks ei ole üle 175 % suurem artiklis 7b osutatud kaalutud keskmise taristumaksu maksimaalsest tasemest,

- d) tippkoormuse aeg, mille jooksul nõutakse ummikute vähendamise eesmärgil kõrgemaid taristumakse, ei ületa viit tundi päevas,
- e) diferentseerimist kavandatakse ja kohaldatakse läbipaistvalt ja tulusid mõjutamata ummikutega teelõigu suhtes, pakkudes madalamaid teemaksumäärasid vedajatele, kes liiklevad tippkoormusevälisel ajal, ning kõrgemaid teemaksumäärasid vedajatele, kes liiklevad samal teelõigul tippkoormuse ajal.

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

2. Raskesõidukite puhul diferentseerivad liikmesriigid kuni 31. detsembrini 2020 taristumaksu vastavalt sõiduki EURO heitgaasiklassile nii, et ükski taristumaks ei ole üle 100 % suurem samast, kõige rangematele heitenormidele vastavatele samaväärsetelt sõidukitelt nõutavast maksust. Kehtivad kontsessioonilepingud võib sellest nõudest vabastada kuni lepingu uuendamiseni.

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

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

Kõigist sellistest eranditest teatatakse komisjonile.

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

4. Ühe aasta jooksul pärast seda, kui komisjon on avaldanud ametlikud CO<sub>2</sub> -heite andmed vastavalt määrusele (EL).../...,\*\*\*\*\* võtab komisjon vastu delegeeritud õigusakti kooskõlas artikliga 9e, et määrata kindlaks CO<sub>2</sub>-heite võrdlusväärtused ning asjaomaste raskesõidukite sobivad kategooriad.

Ühe aasta jooksul alates delegeeritud õigusakti jõustumisest peavad liikmesriigid taristumaksusid diferentseerima, võttes arvesse CO<sub>2</sub>-heidet ja asjaomaseid sõidukikategooriaid. Maksud diferentseeritakse nii, et ükski taristumaks ei ole rohkem kui 100 % suurem samast, kõige madalama CO<sub>2</sub>-heitega (kuid mitte heitevabast) samaväärsest sõidukist. Heitevabade sõidukite taristumaksusid vähendatakse 75 % võrreldes kõige kõrgema määraga.

5. Lõigetes 1, 2 ja 4 osutatud diferentseerimise eesmärk ei ole saada teemaksust täiendavat maksutulu. Tulude ootamatu suurenemine tasakaalustatakse diferentseerimisstruktuuri muutmisega hiljemalt kahe aasta jooksul alates selle aruandeaasta lõpust, mille jooksul lisatulu tekkis.

---

\*\*\*\*\* Komisjoni XXX määrus (EL).../..., millega rakendatakse määrust (EL) nr 595/2009 seoses CO<sub>2</sub>-heite sertifitseerimise ja raskesõidukite kütusekuluga ja millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ (ELT L...,..., lk...).“

(8) Lisatakse artikkel 7ga:

*„Artikkel 7ga*

1. Kuni 31. detsembrini 2021 võivad liikmesriigid kergsõidukite puhul diferentseerida tee- ja kasutusmaksu olenevalt sõiduki keskkonnamõjust.
2. Alates 1. jaanuarist 2022 diferentseerivad liikmesriigid vähemalt tee- ja kasutusmaksude aastamäärasid vastavalt sõidukite CO<sub>2</sub> ja saasteainete heitele kooskõlas VII lisa sätestatud eeskirjadega.
3. Kui sõidukijuht või, kui see on asjakohane, veoettevõtja ei ole kontrollimisel võimeline esitama sõiduki heitgaasiklassi tõendamiseks vajalikke dokumente (vastavussertifikaati) vastavalt komisjoni määrusele (EL) .../...,\*\*\*\*\* võivad liikmesriigid kohaldada kõrgeimat maksumäära või kasutusmaksu kõrgeimat aastamäära.
4. Kooskõlas artikliga 9e on komisjonil õigus vastu võtta delegeeritud õigusakte VII lisa muutmiseks, et kohendada lisa esitatud andmeid tehnika arenguga.

---

\*\*\*\*\* Komisjoni xxx määrus (EL) 2017/xxx, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (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, 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 (ELT L xxx) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiv 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike kinnituse kohta (raamdirektiiv) (ELT L 263, 9.10.2007, lk 1).“

(9) Artiklit 7h muudetakse järgmiselt:

a) lõike 1 sissejuhatav lõik asendatakse järgmisega:

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

b) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Enne uue või oluliselt muudetud väliskulumaksusüsteemi rakendamist teavitavad liikmesriigid komisjoni asjaomasest võrgust ning maksumääradest sõidukikategooria ja heitgaasiklassi kaupa.“;

c) lõige 4 jäetakse välja.

(10) Artiklit 7i muudetakse järgmiselt:

a) lõike 2 punktid b ja c asendatakse järgmistega:

„b) sellised allahindlused või maksuvähendused kajastavad tegelikku halduskulude kokkuhoidu sagedaste kasutajate kohtlemisel võrreldes juhuslike kasutajatega;

allahindlused või maksuvähendused ei ületa 13 % taristumaksust, mida tasuvad samaväärsed allahindluse ja maksuvähenduse tingimustele mittevastavad sõidukid.“;

b) lõiget 3 muudetakse järgmiselt:

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

(11) Artiklit 7j muudetakse järgmiselt:

a) lõike 1 teine lause asendatakse järgmisega:

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

b) lõige 3 asendatakse järgmisega:

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

c) lõike 4 esimene lause asendatakse järgmisega:

„Kui see on majanduslikult otstarbekas, kehtestavad liikmesriigid väliskulumaksu ja ummikumaksu ning koguvad neid direktiivi 2004/52/EÜ artikli 2 lõike 1 nõuetele vastava elektroonilise süsteemi abil.“

(12) Artikkel 7k asendatakse järgmisega:

*„Artikkel 7k*

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

(13) Artikli 8 lõiget 2 muudetakse järgmiselt:

a) alapunktis a asendatakse viide „artikli 7 lõikes 7“ viitega „artiklis 7a“;

b) alapunktis b lisatakse fraasi „artikli 7 lõikega 1“ järele sõnad „ja 2“.

(14) Artiklit 9 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 2 teine lõik jäetakse välja;

b) lisatakse lõige 3:

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

a) toetada ühistranspordi taristut ja teenuseid;

- b) kõrvaldada üleeuroopalise transpordivõrgu probleemkohad;
- c) arendada alternatiivset taristut transpordikasutajate jaoks.“

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

*„Artikkel 9d*

Komisjonil on õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte kooskõlas artikliga 9e, et muuta 0 lisa, IIIb lisa 1. ja 2. tabelis esitatud summasid ning IIIa lisa jaotiste 4.1 ja 4.2 valemeid, et kohandada neid teaduse ja tehnika arenguga.

*Artikkel 9e*

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artikli 7g lõikes 4, artikli 7ga lõikes 4 ja artiklis 9d osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile määramata ajaks alates [käesoleva direktiivi jõustumise kuupäev].
3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 7g lõikes 4, artikli 7ga lõikes 4 ja artiklis 9d osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse kõnealuses otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.
4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016 institutsioonivahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.
5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
6. Artikli 7g lõike 4, artikli 7ga lõike 4 ja artikli 9d kohaselt vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole esitanud selle suhtes vastuväiteid kahe kuu jooksul pärast nende teavitamist asjaomasest õigusaktist või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle ajavahemiku möödumist komisjonile teatanud, et nad ei kavatsenud vastuväiteid esitada. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.“

(16) Artiklid 9f ja 9g jäetakse välja;

(17) Artikkel 10a asendatakse järgmisega:

„1. II lisa sätestatud summasid eurodes ning IIIb lisa 1. ja 2. tabelis sätestatud summasid sentides kohandatakse iga kahe aasta tagant, et võtta arvesse komisjoni (Eurostati) avaldatud kogu ELi hõlmava ühtlustatud tarbijahinnaindeksi (välja arvatud energia ja töötlemata toiduained) muutumist. Esimene kohandus tehakse 31. märtsil [aasta pärast kaht aastat käesoleva direktiivi jõustumisest].

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

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

(18) Artikkel 11 asendatakse järgmisega:

*„Artikkel 11*

1. Liikmesriigid avaldavad igal aastal koondaruande nende territooriumil kehtivate tee- ja kasutusmaksude kohta, sealhulgas teabe tulude kasutamise ja nende teede kvaliteedi kohta, kus tee- või kasutusmaksu kohaldatakse, nagu on sätestatud lõigetes 2 ja 3.

2. Lõike 1 kohaselt avaldatud aruanne sisaldab järgmist:

- a) sõidukiklassi, teeliigi ja ajavahemiku iga kombinatsiooni puhul sissenõutud väliskulumaks;
- b) taristumaksu diferentseerimine sõltuvalt sõiduki tüübist;
- c) kaalutud keskmine taristumaks ja selle kaudu saadud kogutulu, täpsustades iga võimaliku kõrvalekalde võrreldes tegelike taristukuludega, mis tulenevad taristumaksu diferentseerimisest;
- d) väliskulumaksu kaudu saadud kogutulu;
- e) ummikumaksu kaudu saadud kogutulu;
- f) tee- ja/või kasutusmaksu kaudu saadud kogutulu;
- g) teave käesoleva direktiivi kohaldamisel saadud tulu kohta ning kuidas see on võimaldanud liikmesriigil täita artikli 9 lõigetes 2 ja 3 osutatud eesmärgi;
- h) objektiivsetel kriteeriumidel põhinev hinnang maanteetaristu hooldamise kohta kõnealuse liikmesriigi territooriumil ja selle areng pärast viimast aruannet;
- i) hinnang maksustatud võrgu ummikute suurusele tiptundidel, mis põhineb tegelikel liiklusvaatlustel, mida tehakse asjaomase võrgu representatiivse hulga ummikutega teelõikudel, ning selle areng alates eelmisest aruandest.

3. Nende teedevõrguosade kvaliteedi hindamisel, kus tee- või kasutusmaksu kohaldatakse, kasutavad liikmesriigid peamisi tulemusnäitajaid. Miinimumnõudena peavad näitajad olema seotud järgmisega:

- a) teekatte kvaliteet;
- b) liiklusohutus;
- c) ummikute suurus.

4. Kolme aasta jooksul pärast [läbivaadatud direktiivi jõustumist] võtab komisjon vastu rakendusakti kooskõlas artikli 9c lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusega, et määrata kindlaks ühtne näitajate kogum.

5. Kuue aasta jooksul pärast [läbivaadatud direktiivi jõustumist] avaldab komisjon aruande, mis põhineb lõikes 4 osutatud näitajate kohaldamisel liikmesriikide poolt.“

(18) Lisasid muudetakse järgmiselt:

- a) 0, IIIa, IIIb ja IV lisa muudetakse vastavalt käesoleva direktiivi lisa sätestatule.

b) Lisatakse V, VI ja VII lisa vastavalt käesoleva direktiivi lisa sätetatele.

#### *Artikkel 2*

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt [...]. Nad edastavad kõnealuste õigus- ja haldusnormide teksti viivitamata komisjonile.

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

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas vastuvõetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

#### *Artikkel 3*

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

#### *Artikkel 4*

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

*Euroopa Parlamendi nimel  
president*

*Nõukogu nimel  
eesistuja*