

Käesolev tekst on üksnes dokumenteerimisvahend ning sel ei ole mingit õiguslikku mõju. Liidu institutsioonid ei vastuta selle teksti sisu eest. Asjakohaste õigusaktide autentset versioonid, sealhulgas nende preambulid, on avaldatud Euroopa Liidu Teatajas ning on kättesaadavad EUR-Lexi veebisaidil. Need ametlikud tekstid on vahetult kättesaadavad käesolevasse dokumenti lisatud linkide kaudu

► **B**                    ► **M9** EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 1999/62/EÜ

17. juuni 1999

sõidukite maksustamise kohta maanteetaristute kasutamise eest ◀

(EÜT L 187, 20.7.1999, lk 42)

Muudetud:

		Euroopa Liidu Teataja		
		nr	lehekülg	kuupäev
► <b><u>M1</u></b>	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2006/38/EÜ, 17. mai 2006	L 157	8	9.6.2006
► <b><u>M2</u></b>	Nõukogu direktiiv 2006/103/EÜ, 20. november 2006	L 363	344	20.12.2006
► <b><u>M3</u></b>	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2011/76/EL, 27. september 2011	L 269	1	14.10.2011
► <b><u>M4</u></b>	Nõukogu direktiiv 2013/22/EL, 13. mai 2013	L 158	356	10.6.2013
► <b><u>M5</u></b>	II lisa ning IIIb lisa tabelite 1 ja 2 ajakohastamine euro kohaldatavate väärtuste osas kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 1999/62/EÜ muudetud versiooni artikliga 10a 2014/C 46/05	C 46	3	18.2.2014
► <b><u>M6</u></b>	II lisa ning IIIb lisa tabelite 1 ja 2 ajakohastamine euro kohaldatavate väärtuste osas kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 1999/62/EÜ (muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2011/76/EL) artikliga 10a 2016/C 101/01	C 101	1	17.3.2016
► <b><u>M7</u></b>	II lisa ning IIIb lisa tabelite 1 ja 2 ajakohastamine euro kohaldatavate väärtuste osas kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 1999/62/EÜ (muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2011/76/EL) artikliga 10a 2018/C 205/01	C 205	1	14.6.2018
► <b><u>M8</u></b>	II lisa ning IIIb lisa tabelite 1 ja 2 ajakohastamine euro kohaldatavate väärtuste osas kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 1999/62/EÜ (muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2011/76/EL) artikliga 10a 2020/C 223/01	C 223	1	7.7.2020

---

► **M9** Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2022/362, 24. veebruar 2022 L 69 1 4.3.2022

Muudetud:

► **A1** Akt Tšehhi Vabariigi, Eesti Vabariigi, Küprose Vabariigi, Läti Vabariigi, Leedu Vabariigi, Ungari Vabariigi, Malta Vabariigi, Poola Vabariigi, Sloveenia Vabariigi ja Slovaki Vabariigi ühinemistingimuste ja Euroopa Liidu aluslepingutesse tehtavate muudatuste kohta L 236 33 23.9.2003

Parandatud:

► **C1** Parandus, ELT C 194, 1.6.2016, lk 15 (2016/C 101/01)

► **C2** Parandus, ELT L 227, 1.9.2022, lk 133 (2022/362)

▼ **B**▼ **M9**

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV  
1999/62/EÜ**

**17. juuni 1999**

**sõidukite maksustamise kohta maanteetaristute kasutamise eest**

▼ **B**

**I PEATÜKK**

**Üldsätted**

▼ **M9**

*Artikkel 1*

1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse järgmise suhtes:
  - a) raskeveokitele kehtestatud sõidukimaksud;
  - b) sõidukitele kehtestatud tee- ja kasutusmaksud.
2. Käesolevat direktiivi ei kohaldata sõidukite suhtes, mida kasutatakse ainult liikmesriikide Euroopa-välistel territooriumidel.
3. Käesolevat direktiivi ei kohaldata ka Kanaari saartel, Ceutas ja Melillas, Assooridel või Madeiral registreeritud sõidukite suhtes, mida kasutatakse vedudeks ainult nendel territooriumidel või nende territooriumide vahel ning nende territooriumide ja Hispaania mandriosa ja Portugali mandriosa vahel.

*Artikkel 2*

1. Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:
  - 1) „üleeuroopaline teedevõrk” – maanteetransporditaristu, millele on osutatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 1315/2013 <sup>(1)</sup> II peatüki 3. jaos ning mida illustreerivad kaardid kõnealuse määruse I lisas;
  - 2) „üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrk” – määruse (EL) nr 1315/2013 III peatüki kohaselt kindlaks määratud transporditaristu;
  - 3) „ehituskulud” – ehitusega seotud kulud, sealhulgas asjakohasel juhul järgmiste tegevuste rahastamise kulud:
    - a) uus taristu või taristu arendamine, sealhulgas oluline teekonstruktsiooni remont;
    - b) taristu või selle arendamine (sealhulgas oluline teekonstruktsiooni remont), mis viidi lõpule mitte rohkem kui 30 aastat enne 10. juunit 2008, kui 10. juunil 2008 juba kehtis teemaksukord, või mis viidi lõpule mitte rohkem kui 30 aastat enne mis tahes uue teemaksukorra kehtestamist pärast 10. juunit 2008 või

<sup>(1)</sup> 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).

▼ **M9**

- c) taristu või selle arendamine, mis viidi lõpule enne punktis b osutatud tähtaegu, kui:
- i) liikmesriik on kehtestanud teemaksukorra, mis näeb ette nimetatud kulude katmise teemaksusüsteemi halduriga sõlmitud lepingu või muude samaväärse toimega õigusaktide alusel, mis jõustusid enne 10. juunit 2008, või
  - ii) liikmesriik suudab tõendada, et asjaomase taristu ehitamise põhjuseks oli asjaolu, et selle projekteeritud elueaks oli rohkem kui 30 aastat.
- 4) „rahastamiskulud” – laenuintressid ja aktsionäride või osanike omakapitali tasuvus;
- 5) „oluline teekonstruktsiooni remont” – teekonstruktsiooni remont, välja arvatud selline remont, millest teekasutajatel enam kasu ei ole, eelkõige kui parandustööd on asendatud uue kulumiskihi paigaldamisega või muude ehitustöödega;
- 6) „kiirtee” – spetsiaalselt mootorsõidukiliikluseks kavandatud ja ehitatud tee, mis pole mõeldud sellega piirnevate kinnistute tarbeks ning mis vastab järgmistele kriteeriumidele:
- a) sel on kummagi sõidusuuna jaoks, kui üksikud kohad ja ajutised olukorrad välja arvata, eraldi sõiduteed, mis on teineteisest eraldatud eraldusribaga, mida ei kasutata liikluseks, või erandjuhul muude vahenditega;
  - b) see ei ristu samal tasandil ühegi tee, raudtee, trammittee, jalgrattatee ega jalgteega ning
  - c) see on spetsiaalselt kiirteeks ette nähtud;
- 7) „teemaks” – kindlaksmääratud summa, mida makstakse sõiduki kohta teatavas taristus läbitud vahemaa eest vastavalt sõiduki tüübile ning mille tasumisel antakse nimetatud sõidukile õigus taristut kasutada ning mis koosneb ühest või mitmest järgmisest maksust:
- a) taristumaks;
  - b) ummikumaks või
  - c) väliskulumaks;
- 8) „taristumaks” – maks, mis on kehtestatud eesmärgiga katta liikmesriigi kulusid seoses taristu ehitamise, hooldamise, kasutamise ja arendamisega;
- 9) „väliskulumaks” – maks, mille eesmärk on katta üks või mitu järgmist kulu:
- a) liiklusest tulenevad õhusaastekulud,

▼ **M9**

- b) liiklusest tulenevad mürakulud või
  - c) liiklusest tulenevad CO<sub>2</sub> heitega seotud kulud;
- 10) „liiklusest tulenevad õhusaastekulud” – sõiduki kasutamise ajal õhku paisatavate tahkete osakeste ja osooni eellaste, näiteks NO<sub>x</sub> ja lenduvate orgaaniliste ühendite poolt inimtervisele ja keskkonnale tekitatud kahjuga seotud kulud;
  - 11) „liiklusest tulenevad mürakulud” – sõidukite tekitatud või sõidukite ja teekatte koostoimel tekkivast müra põhjustatud inimtervisele ja keskkonnale tekitatud kahjuga seotud kulud;
  - 12) „liiklusest tulenevad CO<sub>2</sub> heite kulud” – sõiduki kasutamise ajal CO<sub>2</sub> eraldumisest põhjustatud kahjuga seotud kulud;
  - 13) „ummik” – olukord, kus liikluse maht läheneb teede läbilaskevõimele või ületab selle;
  - 14) „ummikumaks” – maks, mis on kehtestatud sõidukitele eesmärgiga katta ummikute tulenevad kulud liikmesriigis ning vähendada ummikuid;
  - 15) „kaalutud keskmine taristumaks” – kindla ajavahemiku jooksul taristumaksust saadud kogutulu, mis on jagatud kõnealusel perioodil selle taristumaksuga maksustamisele kuuluvatel teelõikudel läbitud raskesõidukite sõidukilomeetrite arvuga;
  - 16) „kasutusmaks” – kindlaksmääratud summa, mille tasumisel antakse sõidukile õigus kasutada kindla ajavahemiku jooksul artikli 7 lõigetes 1 ja 2 osutatud taristuid;
  - 17) „sõiduk” – mootorsõiduk, millel on neli või rohkem ratast, või liigendsõiduk, mis on ette nähtud või mida kasutatakse reisijate või kauba maanteeveoks;
  - 18) „raskesõiduk” – sõiduk, mille täismass on üle 3,5 tonni;
  - 19) „raskeveok” – raskesõiduk, mis on ette nähtud kaubaveoks;
  - 20) „buss” – raskesõiduk, mis on ette nähtud rohkem kui kaheksa reisija veoks (lisaks juhile);
  - 21) „kergesõiduk” – sõiduk, mille täismass ei ole üle 3,5 tonni;

▼ **M9**

- 22) „sõiduauto” – kergsõiduk, mis on ette nähtud mitte rohkem kui kaheksa reisija veoks (lisaks juhile);
- 23) „ajaloolise väärtusega sõiduk” – Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/45/EL<sup>(1)</sup> artikli 3 punktis 7 määratletud ajaloolise väärtusega sõiduk;
- 24) „minibuss” – kergsõiduk, mis on ette nähtud lisaks juhile rohkem kui kaheksa reisija veoks;
- 25) „autoelamu” – majutusvõimalusega sõiduk, milles on istmed ja laud, magamisasemed (kas eraldiasetsevad või istmetest magamisasemeks muudetavad), kööginurk ja panipaigad;
- 26) „väike tarbesõiduk” – kergsõiduk, mis on ette nähtud kaubaveoks;
- 27) „kaubik” – kergsõiduk Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/858<sup>(2)</sup> I lisa C osa punkti 4.2 tähenduses;
- 28) „raskesõiduki CO<sub>2</sub> heide” – CO<sub>2</sub> eriheide, mis on esitatud selle sõiduki kliendi teabefaili punktis 2.3, nagu on määratletud komisjoni määruse (EL) 2017/2400<sup>(3)</sup> IV lisa II osas;
- 29) „heiteta sõiduk” –
- a) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/1242<sup>(4)</sup> artikli 3 punktis 11 määratletud heiteta raskeveok;
- b) sõiduauto, väikebuss või väike tarbesõiduk, millel ei ole sise-põlemismootorit;
- 30) „vähese heitega raskesõiduk” –
- a) määruse (EL) 2019/1242 artikli 3 punktis 12 määratletud vähese heitega raskeveok või

<sup>(1)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta direktiiv 2014/45/EL, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnõulevaatust ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/40/EÜ (ELT L 127, 29.4.2014, lk 51).

<sup>(2)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT L 151, 14.6.2018, lk 1).

<sup>(3)</sup> Komisjoni 12. detsembri 2017. aasta määrus (EL) 2017/2400, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 595/2009 seoses raskeveokite CO<sub>2</sub> heitkoguste ja kütusekulu kindlaksmääramisega ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ ning komisjoni määrust (EL) nr 582/2011 (ELT L 349, 29.12.2017, lk 1).

<sup>(4)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1242, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO<sub>2</sub> heite normid ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 595/2009 ja (EL) 2018/956 ning nõukogu direktiivi 96/53/EÜ (ELT L 198, 25.7.2019, lk 202–240).

▼ **M9**

- b) raskesõiduk, mis ei ole kõnealuse määruse artikli 2 lõike 1 punktidega a–d hõlmatud ja mille CO<sub>2</sub> heide on väiksem kui 50 % selle sõidukirühma CO<sub>2</sub> võrdlusheitest, välja arvatud heiteta sõiduk;
- 31) „veoettevõtja” – ettevõtja, kes tegeleb reisijate või kaupade veoga maanteedel;
- 32) „Euro-heitgaasiklassi 0, Euro-heitgaasiklassi I, Euro-heitgaasiklassi II, Euro-heitgaasiklassi III, Euro-heitgaasiklassi IV, Euro-heitgaasiklassi V, EEVsse, Euro-heitgaasiklassi VI kuuluv sõiduk” – raskesõiduk, mis vastab käesoleva direktiivi 0 lisas sätestatud heitgaasiklassile;
- 33) „raskesõiduki tüüp” – kategooria, kuhu raskesõiduk kuulub vastavalt telgede arvule, mõõtmetele või massile või muule sõiduki klassifitseerimise viisile, mis kajastab sõiduki poolt teele põhjustatavaid kahjustusi, nagu IV lisas sätestatud klassifitseerimissüsteem sõiduki poolt teele põhjustatavate kahjustuste põhjal, eeldusel et kasutatav klassifitseerimissüsteem põhineb sõiduki omadustel, mis on esitatud kõigis liikmesriikides kasutatavates sõiduki dokumentides või mis on visuaalselt nähtavad;
- 34) „sõidukite allrühm” – määruse (EL) 2019/1242 artikli 3 punktis 8 määratletud sõidukite allrühm;
- 35) „sõidukirühm” – määruse (EL) 2017/2400 I lisa tabelis 1 loetletud sõidukirühm;
- 36) „aasta Y aruandlusperiood” – määruse (EL) 2019/1242 artikli 3 punktis 3 määratletud aasta Y aruandlusperiood;
- 37) „heitkoguste vähendamise trajektoor” – aasta (Y) aruandlusperioodi ja sõidukite allrühma (sg) tulemus, nimelt  $ET_{Y,sg}$ , mis saadakse aastase CO<sub>2</sub> heite vähendamise teguri ( $R-ET_Y$ ) korrutamisel alarühma sg CO<sub>2</sub> võrdlusheitega ( $rCO_{2,sg}$ ), nimelt  $ET_{Y,sg} = R-ET_Y \times rCO_{2,sg}$ ; aastate  $Y \leq 2030$ ,  $R-ET_Y$  ja  $rCO_{2,sg}$  puhul on mõlemad kindlaks määratud vastavalt määruse (EL) 2019/1242 I lisa punktile 5.1; aastate  $Y > 2030$  puhul on  $R-ET_Y$  0,70; allrühma sg CO<sub>2</sub> võrdlusheidet  $rCO_{2,sg}$  kohaldatakse vastavalt määruse (EL) 2019/1242 artikli 11 lõike 2 alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide kohastele kohandustele aruandlusperioodide suhtes, mis algavad pärast nimetatud delegeeritud õigusaktide vastavaid kohandamise kuupäevi;
- 38) „sõidukirühma CO<sub>2</sub> võrdlusheide” –
- a) määrusega (EL) 2019/1242 hõlmatud sõidukite puhul vastavalt kõnealuse määruse I lisa punktis 3 esitatud valemile arvutatud summat;
- b) määrusega (EL) 2019/1242 hõlmamata sõidukite puhul asjaomase sõidukirühma sõidukite kõigi CO<sub>2</sub> heidete keskmiste väärtust, mis on esitatud kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2018/956 <sup>(1)</sup> esimese aruandlusperioodi kohta, mis algab

<sup>(1)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 28. juuni 2018. aasta määrus (EL) 2018/956 uute raskeveokite CO<sub>2</sub>-heidete ja kütusekulu seire ja aruandluse kohta (ELT L 173, 9.7.2018, lk 1).

**▼M9**

pärast kuupäeva, mil asjaomasesse sõidukirühma kuuluvate määruse (EL) 2017/2400 artiklis 9 osutatud kohustustele mittevastavate sõidukite registreerimine, müük või kasutuselevõtmine on määruse (EL) 2017/2400 artikli 24 kohaselt keelatud;

- 39) „kontsessioonileping” – ehitustööde või teenuste kontsessioon, nagu see on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/23/EL <sup>(1)</sup> artikli 5 punkti 1 alapunktis a või b;
- 40) „kontsessiooni teemaks” – teemaks, mida nõuab sisse kontsessioonäär kontsessioonilepingu alusel;
- 41) „oluliselt muudetud tee- või kasutusmaksukord” – tee- või kasutusmaksu määramise kord, mille puhul maksumäärade muutmine eeldatavalt suurendab tulusid vähemalt 10 % võrreldes eelneva eelarveaastaga, kusjuures nendes tuludes ei võeta arvesse liikluse suurenemise mõju ja neid korrigeeritakse inflatsiooniga, mida mõõdetakse muutusena kogu ELi hõlmavas tarbijahindade harmoneeritud indeksis (v.a energia ja töötlemata toiduained), mille avaldab komisjon (Eurostat).

2. Lõike 1 punkti 2 kohaldamisel:

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

3. Ilma et see piiraks artikli 7da lõike 3 kohaldamist, võivad liikmesriigid käsitada autooleamut kas bussina või sõiduautona.

**▼B**

## II PEATÜKK

### Sõidukimaksud

#### Artikkel 3

1. Artiklis 1 osutatud sõidukimaksud on järgmised:

— *Belgia:*

taxe de circulation sur les véhicules automobiles/verkeersbelasting op de autovoertuigen,

<sup>(1)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/23/EL kontsessioonilepingute sõlmimise kohta (ELT L 94, 28.3.2014, lk 1).



**▼ M2**

— *Bulgaaria:*  
данък върху превозните средства,

**▼ A1**

— *Tšehhi Vabariik:*  
silniční daň,

**▼ B**

— *Taani:*  
vaegtafgift of motorkeretrajer m.v.,

— *Saksamaa:*  
Kraftfahrzeugsteuer,

**▼ A1**

— *Eesti:*  
raskeveokimaks,

**▼ B**

— *Kreeka:*  
Τέλη κυκλοφορίας,

— *Hispaania:*

- a) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica;
- b) impuesto sobre actividades económicas (ainult mootorsõidukite eest nõutavate maksude puhul),

— *Prantsusmaa:*

- a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers;
- b) taxe différentielle sur les véhicules a moteur,

**▼ M4**

— *Horvaatia:*  
godišnja naknada za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila,

**▼ B**

— *Iirimaa:*  
vehicle excise duty,

— *Itaalia:*

- a) tassa automobilistica;
- b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica,

**▼ A1**

— *Küpros:*  
Τέλη Κυκλοφορίας Οχημάτων,

**▼ A1**

— *Lāti:*

transportlīdzekļa ikgadējā nodeva,

— *Leedu:*

a) Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojo mokestis;

b) Mokestis už Lietuvoje įregistruotas krovinines transporto priemones,

**▼ B**

— *Luksemburg:*

taxe sur les véhicules automoteurs,

**▼ A1**

— *Ungari:*

gépjárműadó,

— *Malta:*

licenzja tat-triqroad licence fee,

**▼ B**

— *Madalmaad:*

motorrijtuigenbelasting,

— *Austria:*

Kraftfahrzeugsteuer,

**▼ A1**

— *Poola:*

podatek od środków transportowych,

**▼ B**

— *Portugal:*

a) imposto de camionagem;

b) imposto de circulação,

**▼ M2**

— *Rumeenia:*

Taxa asupra mijloacelor de transport,

**▼ A1**

— *Sloveenia:*

letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila,

— *Slovakkia:*

cestná daň,

**▼ B**

— *Soome:*

varsinainen ajoneuvovero/egentlig fordonsskatt,

**▼B**

— *Rootsi:*

fordonsskatt,

— *Ühendkuningriik:*

a) vehicle excise duty;

b) motor vehicles licence.

2. Liikmesriigid, kes asendavad teatava lõikes 1 loetletud maksu mõne teise samalaadse maksuga, teatavad sellest komisjonile, kes teeb vajalikud muudatused.

#### *Artikkel 4*

Artiklis 3 osutatud maksude sissenõudmise ja kogumise korra sätestab liikmesriik.

#### *Artikkel 5*

Liikmesriigis registreeritud sõidukite puhul nõuab artiklis 3 osutatud maksud sisse ainult kõnealune liikmesriik.

#### *Artikkel 6*

1. Olenemata artiklis 3 osutatud maksude struktuurist, näevad liikmesriigid ette maksumäärad tagamaks, et I lisas osutatud sõidukikategooriate ja -alakategooriate maksumäär ei oleks väiksem kui kõnealuses lisas sätestatud miinimummäär.

Kreeka, Itaalia, Portugal ja Hispaania võivad kahe aasta jooksul alates direktiivi jõustumisest kohaldada maksumäärasid, mis on I lisas sätestatud miinimummääradele väiksemad, kuid mitte alla 65 %.

2. Liikmesriigid võivad kohaldada vähendatud maksumäärasid või maksuvabastusi järgmiste sõidukite suhtes:

a) riigikaitse ja kodanikukaitse tagamisel ning tuletõrje-, muus hädaabiteenistuses ja politseiteenistuses kasutatavad sõidukid ning teehooldetöödel kasutatavad sõidukid;

b) sõidukid, mida kasutatakse ainult juhuti selles liikmesriigis, kus need on registreeritud, avalikuks kasutamiseks määratud maanteedel või mida kasutavad füüsilised või juriidilised isikud, kelle põhiline tegevusala ei ole kaubavedu, tingimusel et nende sõidukitega tehtavad veod ei põhjusta konkurentsimoonutusi ja komisjon on andnud oma nõusoleku.

3. a) Nõukogu võib ühehäälselt komisjoni ettepaneku põhjal lubada liikmesriigil konkreetsete sotsiaalmajanduslike tegevuspõhimõtete või kõnealuse riigi infrastruktuuriga seotud kaalutluste alusel säilitada muud sõidukimaksuvabastused ja vähendatud

**▼B**

sõidukimaksumäärad. Neid vabastusi ja vähendatud maksumäärasid võib kohaldada ainult kõnealusel liikmesriigis registreeritud sõidukite suhtes, mida kasutatakse vedudeks ainult selles liikmesriigis täpselt kindlaksmääratud territooriumil.

- b) Liikmesriik, kes soovib selliseid vabastusi ja vähendatud maksumäärasid säilitada, teatab sellest komisjonile ja edastab talle kogu vajaliku informatsiooni. Komisjon teatab kavandatavast vabastusest või vähendatud maksumäärast teistele liikmesriikidele ühe kuu jooksul.

Kavandatava vabastuse või vähendatud maksumäära säilitamine loetakse nõukogu poolt lubatuks, kui kahe kuu jooksul pärast teiste liikmesriikide teavitamist esimeses lõigus sätestatud korras ei ole komisjon ega ükski liikmesriik taotlenud, et nõukogu kõnesoleva küsimuse läbi vaataks.

4. Ilma et see piiraks käesoleva artikli lõike 1 teise lõigu ning lõigete 2 ja 3 kohaldamist ning nõukogu 7. detsembri 1992. aasta direktiivi 92/106/EMÜ (millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel)<sup>(1)</sup> artikli 6 kohaldamist, ei tohi liikmesriigid lubada artiklis 3 osutatud maksudega seoses maksuvabastusi või vähendatud maksumäärasid, mille tagajärjel sissenõutav maks oleks väiksem kui käesoleva artikli lõikes 1 osutatud miinimummäär.

**III PEATÜKK****Teemaksud ja kasutusmaksud****▼M9***Artikkel 7*

1. Ilma et see piiraks artikli 9 lõike 1a kohaldamist, võivad liikmesriigid säilitada või kehtestada tee- ja/või kasutusmaksud üleeuroopalise teedevõrgu või selle võrgu teatavate osade suhtes ning oma kiirteedevõrgu muude osade suhtes, mis ei kuulu üleeuroopalisse teedevõrku, vastavalt käesoleva artikli lõigetes 4–14 ning artiklites 7a–7k sätestatud tingimustele.

2. Lõige 1 ei piira liikmesriikide õigust kohaldada kooskõlas ELi toimimise lepinguga tee- ja kasutusmaksude muude teede suhtes, tingimusel et tee- ja kasutusmaksude kehtestamine sellistel muudel teedel ei too kaasa rahvusvahelise liikluse diskrimineerimist ega moonuta konkurentsi ettevõtjate vahel. Tee- ja kasutusmaksud, mida kohaldatakse teedel, mis ei kuulu üleeuroopalisse teedevõrku, või teedel, mis ei ole kiirteed, peavad vastama tingimustele, mis on sätestatud käesoleva artikli lõigetes 4 ja 5, artiklis 7a ja artikli 7j lõigetes 1, 2 ja 4.

3. Ilma et see piiraks käesoleva direktiivi muude sätete kohaldamist, võidakse selliste erinevate sõidukikategooriate puhul nagu raskesõidukid, raskveokid, bussid, kergsõidukid, väikesed tarbesõidukid, väikebussid ja sõiduaudod kehtestada või säilitada tee- või kasutusmaksu teineteisest sõltumatult. Kui liikmesriigid kohaldavad makse sõiduaudode puhul, peavad nad seda tegema ka väikeste tarbesõidukite puhul.

<sup>(1)</sup> EÜT L 368, 17.12.1992, lk 38.

▼ **M9**

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

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

- a) artikli 7ca lõike 3, artikli 7ga lõike 1 ja artikli 7gb lõike 2 kohaldamine ei oleks asjaomase teemaksusüsteemi puhul sellise diferentseerimise kasutuselevõtmiseks tehniliselt praktiline;
- b) artikli 7ca lõike 3, artikli 7ga lõike 1 ja artikli 7gb lõike 2 kohaldamine tooks kaasa enim saastavate sõidukite ümbersuunamise koos selle negatiivse mõjuga liiklusohutusele ja rahvatervisele.

Liikmesriik, kes käesoleva lõike teise lõigu kohaselt otsustab mitte kohaldada artikli 7ca lõiget 3, artikli 7ga lõiget 1 ja artikli 7gb lõiget 2, teavitab komisjoni oma otsusest.

5. Tee- ja kasutusmaksud ei tohi olla otseselt ega kaudselt diskrimineerivad

- a) teekasutaja riikkondsuse,
- b) veoettevõtja asukohaliikmesriigi või kolmandast riigist asukohariigi,
- c) sõiduki registrisse kandmise liikmesriigi või kolmanda riigi või
- d) veo lähte- või sihtkoha tõttu.

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

7. Kontsessioonilepingutega hõlmatud teede korral, kui leping allkirjastati enne 24. märtsi 2022, või riigihankemenetluse raames saadi pakkumised või anti vastused vastavalt läbirääkimismenetlusele saadetud läbirääkimiskutsetele enne 24. märtsi 2022. Liikmesriigid võivad otsustada loobuda artikli 7ca lõike 3, artikli 7g lõigete 1 ja 2, artikli 7ga ja artikli 7gb kohaldamisest kontsessioonilepingutega hõlmatud teede tee- ja kasutusmaksude suhtes kuni lepingu uuendamiseni või tee- või kasutusmaksukorra olulise muutmiseni.

8. Lõiget 7 kohaldatakse ka pikaajaliste lepingute suhtes, mis on sõlmitud avaliku ja erasektori asutuse vahel ja allkirjastatud enne 24. märtsi 2022 muude kui nõudlusrisi üleminekut hõlmavate ehitustööde tegemise või teenuste korraldamise eesmärgil.

▼ **M9**

9. Liikmesriigid võivad ette näha vähendatud teemaksu või kasutusmaksu või teha erandeid tee- või kasutusmaksude maksmise kohustusest:

- a) raskesõidukite puhul, mis on Euroopa Parlamendi ja nõukogu (EL) nr 165/2014 <sup>(1)</sup> alusel vabastatud kohustusest paigaldada sõidumeerik ja seda kasutada;
- b) raskeveokite puhul, mille täismass on üle 3,5 tonni ja alla 7,5 tonni ning mida juht kasutab oma töö käigus tema kasutuses olevate materjalide, seadmete või masinate veoks või käsitöötoodete kohaletoimetamiseks, kui vedu ei toimu rendi või tasu eest;
- c) sõidukite puhul, mis vastavad artikli 6 lõike 2 punktides a ja b sätestatud tingimustele, või mis tahes sõidukite puhul, mida kasutavad või omavad puuetega inimesed; ning
- d) heiteta sõidukite puhul, mille täismass on kuni 4,25 tonni.

10. Alates 25. märtsist 2030 ei kohaldata liikmesriigid üleeuroopalises transpordivõrgu põhivõrgus raskesõidukite suhtes kasutusmaksu.

11. Erandina lõikest 10 võivad liikmesriigid kohaldada üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrgu lõikudel raskesõidukite suhtes kasutusmaksu nõuetekohaselt ainult põhjendatud juhtudel, kui teemaksu kohaldamine:

- a) tooks võrreldes sellise teemaksu eeldatava tulu või kasuga kaasa ebaproportsionaalsed haldus-, investeerimis- ja tegevuskulud, näiteks asjaomaste teelõikude piiratud pikkuse, suhteliselt väikese rahvastiheduse või suhteliselt väikese liiklustiheduse tõttu; või
- b) tooks kaasa liikluse ümbersuunamise, millel oleks negatiivne mõju liiklusohutusele või rahvatervisele.

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

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

<sup>(1)</sup> 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).

▼ **M9**

12. Kui liikmesriigid kohaldavad artikli 8 kohaselt ühist kasutusmaksude süsteemi, kohandavad need liikmesriigid ühist süsteemi või lõpetavad selle kohaldamise 25. märtsiks 2032.

13. Seoses raskeveokitega võib liikmesriik kuni 25. märtsini 2027 kohaldada tee- või kasutusmaks üksnes selliste raskeveokite suhtes, mille täismass on vähemalt 12 tonni, kui ta leiab, et tee- või kasutusmaksude kogumine väiksemate kui 12-tonniste raskeveokite puhul:

- a) avaldaks tulenevalt liikluse ümbersuunamisest olulist negatiivset mõju vabale liiklusvoole, keskkonnale, müratasemele, ummikute tekkele, tervisele või liiklusohutusele;
- b) põhjustaks halduskulusid rohkem kui 15 % sellest laiendamisest tulenevatest lisatuludest; või
- c) puudutaks sõidukikategooriat, mis ei põhjusta rohkem kui 10 % maksustatavatest taristukuludest.

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

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

15. 25. märtsiks 2027 hindab komisjon käesoleva direktiivi rakendamist ja tõhusust kergesõidukite maksustamise osas.

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

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

#### *Artikkel 7a*

1. Kasutusmaksud peavad olema proportsionaalsed taristu kasutajaga.

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

▼ **M9**

Liikmesriik võib otsustada, et nimetatud liikmesriigis registreeritud sõidukite suhtes kohaldatakse ainult aastaseid maksumäärasid.

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

3. Kui kasutusmaks kohaldatakse sõiduautode suhtes, peab taristu olema kättesaadav vähemalt järgmisteks ajavahemikeks: päev, nädal ja/või 10 päeva, kuu ja/või kaks kuud, ning aasta. Kahe kuu maksumäär ei ületa 30 % aastasest maksumäärast, ühe kuu maksumäär ei ületa 19 % aastasest maksumäärast, kümne päeva maksumäär ei ületa 12 % aastasest maksumäärast, nädala maksumäär ei ületa 11 % aastasest maksumäärast ja päeva maksumäär ei ületa 9 % aastasest maksumäärast.

Liikmesriigid võivad päevase kasutusmaksu ette näha üksnes transiidi puhul.

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

Kasutusmaksukavade puhul, mis on vastu võetud enne 24. märtsi 2022, võivad liikmesriigid säilitada esimeses lõigus sätestatud piirmääradele suuremad määrad, kui need kehtisid enne seda kuupäeva, ja säilitada vastavad suuremad määrad teiste kasutuse ajavahemike jaoks, järgides võrdse kohtlemise põhimõtet. ► **C2** Nad peavad siiski vastama esimeses lõigus sätestatud piirmääradele ning kolmandale lõigule niipea, kui oluliselt muudetud kasutusmaksukord jõustub, ning hiljemalt 25. märtsiks 2030. ◀

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

5. 25. märtsiks 2027 hindab komisjon erinevate väikeste tarbesõidukite erineva kohtlemise tehnilist ja õiguslikku teostatavust selle alusel, kas asjaomane väike tarbesõiduk on varustatud sõidumeerikuga või mitte, ning esitab asjakohasel juhul selle hindamise põhjal seadusandliku ettepaneku käesolevat direktiivi vastavalt muuta.

*Artikkel 7aa*

1. Liikmesriigid, kes kohaldasid teemakse oma üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrgus või selle osas enne 24. märtsi 2022 võivad kehtestada kombineeritud maksustamissüsteemi kõigi raskesõidukite või teatavat liiki raskesõidukite jaoks.



▼ **M9**

2. Nimetatud kombineeritud maksustamissüsteemis võivad liikmesriigid olenemata artikli 7 lõikest 10 kohaldada kasutusmakske kõigi raskesõidukite või teatavat liiki raskesõidukite, sealhulgas üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrgus või selle osades kasutatavate teatavate raskesõidukite kaalukategooriate suhtes vastavalt artikli 7 lõikele 4.

3. Käesoleva artikli lõikes 2 osutatud kasutusmakske diferentseeritakse vastavalt artiklile 7ga ja Euro-heitgaasiklassile. Lisaks määravad liikmesriigid kasutusmaksud, sealhulgas halduskulud, asjaomaste raskesõidukite kategooriate puhul tasemel, mis ei ületa II lisas sätestatud maksimummäärasid.

4. Liikmesriigid, kes kehtestavad kombineeritud maksustamiskava, viivad läbi mõjuhinnangu või analüüsi, milles selgitatakse ja põhjendatakse selle kehtestamist ning millest teatatakse komisjonile vähemalt kuus kuud enne selle kehtestamist.

*Artikkel 7b*

1. Raskesõidukite taristumaks põhineb taristu kulude katmise põhimõttel. Kaalutud keskmine raskesõidukite taristumaks on seotud asjaomase taristuvõrgu ehitus-, kasutus-, hooldus- ja arenduskuludega. Kaalutud keskmine taristumaks võib hõlmata ka turutingimustel põhinevat kapitalitulu ja/või kasumimarginaali.

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

*Artikkel 7c*

1. Liikmesriigid võivad säilitada või kehtestada väliskulumaksu, mis on seotud liiklusest tulenevate õhusaastekulude, mürasaastekulude või CO<sub>2</sub> heitega seotud kuludega või nende mis tahes kombinatsiooniga.

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

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

3. Liikmesriigid võivad kohaldada vabastusi, mis võimaldavad väliskulumaksu kohandada ajaloolise väärtusega sõidukite puhul.

▼ M9*Artikkel 7ca*

1. Liikmesriigid võtavad õhu- või mürasaaste väliskulumaksu kogumisel arvesse kulusid, mis on seotud teedevõrgu või selle osaga, kus seda maksu nõutakse, ja sõidukitega, mille suhtes seda maksu kohaldatakse.

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

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

3. Alates 25. märtsist 2026 kohaldavad liikmesriigid raskesõidukitele liiklusest tuleneva õhusaaste väliskulumaksu artikli 7 lõikes 1 osutatud maksustatavas teedevõrgus.

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

4. Liikmesriigid võivad hinnata võimalust kohaldada CO<sub>2</sub> heite ja õhusaaste väliskulumaksu või nende heidetega seotud alandatud maksu-määra, juhul kui kontsessiooni teemakse ei diferentseerita artiklite 7g ja 7ga kohaselt raskesõidukite puhul ning artikli 7gb kohaselt kergsõidukite puhul.

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

*Artikkel 7cb*

1. Liikmesriigid võivad kohaldada CO<sub>2</sub> heite suhtes kõrgemaid väliskulumakse, kui IIIc lisas sätestatud võrdlusväärtused, tingimusel et seda tehakse mittediskrimineerival viisil ja et see ei ületa IIIc lisas sätestatud väärtusi rohkem kui kaks korda. Kui liikmesriigid käesolevat lõiget kohaldavad, põhjendavad nad oma otsust ja teatavad sellest komisjonile kooskõlas IIIa lisaga.

2. Busside puhul võivad liikmesriigid otsustada kohaldada samu või madalamaid väärtusi, kui need, mida kohaldatakse raskeveokite suhtes.

3. CO<sub>2</sub> heite väliskulumaksu võib kombineerida taristumaksuga, mida on diferentseeritud artikli 7ga kohaselt.

▼ **M9**

4. 25. märtsiks 2027 hindab komisjon CO<sub>2</sub> heite väliskulude maksustamise rakendamist ja tõhusust ning selle kooskõla Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2003/87/EÜ<sup>(1)</sup> ja nõukogu direktiiviga 2003/96/EÜ<sup>(2)</sup>. Komisjon esitab selle hindamise põhjal asjakohasel juhul seadusandliku ettepaneku käesoleva artikli muutmiseks. Kui käesolevat artiklit ei ole 1. jaanuariks 2027 vastavalt muudetud, kuid direktiivi 2003/87/EÜ või direktiivi 2003/96/EÜ sätteid on muudetud viisil, mille tulemusena võetakse tõhusalt arvesse vähemalt osa maanteetranspordi CO<sub>2</sub> heite väliskuludest, võtab komisjon vastu delegeeritud õigusakte kooskõlas käesoleva direktiivi artikliga 9d käesoleva direktiivi IIIc lisas sätestatud CO<sub>2</sub> heite väliskulumaksu võrdlusväärtuste kohandamiseks, võttes arvesse maanteesõidukite kütustele liidus kohaldatavat tegelikku CO<sub>2</sub> hinda.

*Artikkel 7d*

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

*Artikkel 7da*

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

2. Liikmesriigid täpsustavad lõikes 1 osutatud teelõigud ja ajavahemikud, võttes aluseks objektiivsed kriteeriumid, mis on seotud teedel ja nende ümbruses tekkivate ummikute tasemega, näiteks keskmine hilinemine või järjekorra pikkus.

3. Mis tahes teedevõrgu osas kehtestatud ummikumaksu kohaldatakse mittediskrimineerivalt kõigi sõidukikategooriate suhtes kooskõlas standardsete samaväärsuskordajatega, mis on esitatud V lisas. Liikmesriigid võivad ühistranspordi kasutamise soodustamiseks ning sotsiaalmajandusliku arengu ja territoriaalse ühtekuuluvuse edendamiseks teha

<sup>(1)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ (ELT L 275, 25.10.2003, lk 32).“;

<sup>(2)</sup> Nõukogu 27. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/96/EÜ, millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühenduse raamistik (ELT L 283, 31.10.2003, lk 51)

**▼ M9**

ummikumaksust täielikult või osaliselt erandi väikebussidele ja bussidele. Autoelamuid, olenemata nende täismassist, ei käsitata käesoleva lõike kohaldamisel bussidena.

4. Ummikumaks määratakse kindlaks vastavalt V lisas osutatud miinimumnõuetele. See kajastab kulusid, mida sõiduk põhjustab teistele liiklejatele ja kaudselt kogu ühiskonnale ning see ei ületa ühegi teeliigi puhul VI lisas sätestatud võrdlusväärtuseid. Kui liikmesriik kavatses kohaldada VI lisas sätestatud võrdlusväärtustest kõrgemaid ummikumakse, teatab ta sellest komisjonile V lisas osutatud nõuete kohaselt.

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

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

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

**▼ M3***Artikkel 7e***▼ M9**

1. Liikmesriigid kasutavad raskesõidukite taristumaksu maksimaalse taseme arvutamisel meetodikat, mis tugineb artiklis 7b ja III lisas sätestatud arvutamise üldpõhimõtetele.

2. Kontsessiooni teemaksude puhul on maksimaalne raskesõidukite taristumaks samaväärne summaga, mis oleks saadud artiklis 7b ja III lisas sätestatud arvutamise üldpõhimõtetele tugineva meetodika kasutamisel saadud summaga, või sellest väiksem. Samaväärsust hinnatakse kontsessioonilepingu laadile vastava, põhjendatud pika võrdlusperioodi alusel.

**▼ M3**

3. Teemaksukorra suhtes, mis kehtis 10. juunil 2008 või mille puhul oli enne 10. juunit 2008 riigihankemenetluse raames saadud pakkumised või antud vastused vastavalt läbiraakimismenetlusele saadetud läbiraakimiskutsetele, ei kohaldata lõigetes 1 ja 2 sätestatud kohustusi tingimusel, et kõnealune kord jääb kehtima ja eeldusel, et seda oluliselt ei muudeta.

▼ **M9***Artikkel 7f*

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

- a) hinnalisandist tekkinud lisatulu investeeritakse transporditeenuste arendamise rahastamisse või üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrgu transporditaristu ehitamisse või hooldamisse, mis aitab otseselt kaasa ummikute või keskkonnakahju vähendamisele ning mis asuvad samas transpordikoridoris teelõiguga, mille suhtes hinnalisand kehtestatakse;
- b) hinnalisand ei ületa 15 % kaalutud keskmisest taristumaksust, mis arvutatakse vastavalt käesoleva direktiivi artikli 7b lõikele 1 ja artiklile 7e, välja arvatud juhul, kui saadud tulu investeeritakse määruse (EL) nr 1315/2013 IV peatüki kohaselt kindlaks määratud põhivõrgukoridoride piiriülestele lõikudele; sel juhul ei tohi hinnalisand olla suurem kui 25 % kaalutud keskmisest taristumaksust, või juhul, kui kaks või enam liikmesriiki võivad kehtestada hinnalisandi samas transpordikoridoris; sellisel juhul ning kui sellega nõustuvad kõik kõnealusesse koridori kuuluvad liikmesriigid ning liikmesriigid, mis asuvad selle liikmesriigi naabruses, kelle territooriumil asub hinnalisandiga hõlmatav transpordilõik, võib kõnealune hinnalisand olla suurem kui 25 %, kuid mitte suurem kui 50 % kaalutud keskmisest taristumaksust;
- c) hinnalisandi kohaldamisega ei kaasne kaubandusliku liikluse ebaõiglast kohtlemist võrreldes muude liiklejatega;
- d) andmed hinnalisandi täpse kohaldamiskoha kohta ja tõendid punktis a osutatud transporditaristu või transporditeenuste rahastamise otsuse kohta esitatakse komisjonile enne hinnalisandi kohaldamist;
- e) ajavahemik, mille jooksul hinnalisandit kohaldatakse, määratletakse ja piiritletakse eelnevalt ning eeldatavate tulude poolst on see kooskõlas hinnalisandist saadavast tulust kaasrahastatavate projektide rahastamiskavadega ja tulude-kulude analüüsiga.

2. Uue piiriülese projekti puhul võib hinnalisandit kohaldada vaid juhul, kui kõik projektiga seotud liikmesriigid on sellega nõus.

3. Hinnalisandit võib kohaldada sellise taristumaksu suhtes, mis on diferentseeritud kooskõlas artiklitega 7g, 7ga või 7gb.

4. Pärast nõutava teabe saamist liikmesriigilt, kes kavatseb kohaldada hinnalisandit, teeb komisjon selle teabe kättesaadavaks artiklis 9c osutatud komitee liikmetele. Kui komisjon leiab, et kavandatav hinnalisand ei vasta käesoleva artikli lõikes 1 sätestatud tingimustele või et sellel on märkimisväärne negatiivne mõju äärepoolsete piirkondade majanduse arengule, võib komisjon vastu võtta rakendusakte, taotluse

▼ **M9**

tagasi lükata või nõuda asjaomase liikmesriigi esitatud maksustamiskava muutmist. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 9c lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

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

*Artikkel 7g*

1. Taristumaksu võib diferentseerida selleks, et vähendada ummikuid, minimeerida taristule tekitavat kahju, optimeerida asjaomase taristu kasutamist või parandada liiklusohutust, kui on täidetud järgmised tingimused:

- a) diferentseerimine on läbipaistev, avalikustatud ja kõigile kasutajatele võrdsel tingimustel kättesaadav;
- b) diferentseeritakse sõltuvalt kellaajast, päeva liigist või aastaajast;
- c) ükski taristumaks ei ole üle 175 % suurem artiklis 7b osutatud kaalutud keskmise taristumaksu maksimaalsest tasemest;
- d) tippkoormuse aeg, mille jooksul nõutakse ummikute vähendamise eesmärgil kõrgemaid taristumakse, ei ületa kuut tundi päevas;
- e) diferentseerimist kavandatakse ja kohaldatakse läbipaistvalt ja tulused mõjutamata ummikutega teelõigu suhtes, pakkudes madalamaid teemaksumäärasid liiklejatele, kes liikleavad tippkoormusevälisel ajal, ning kõrgemaid teemaksumäärasid liiklejatele, kes liikleavad samal teelõigul tippkoormuse ajal;
- f) asjaomase teelõigu suhtes ummikumaksu ei kohaldata.

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

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

**▼M9**

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

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

Kõigist sellistest eranditest teatatakse komisjonile.

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

*Artikkel 7ga*

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

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

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

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

▼ **M9**

Ilma et see piiraks lõikes 3 ette nähtud maksude vähendamist võivad liikmesriigid mis tahes sõidukirühmade heiteta sõidukite suhtes ette näha vähendatud taristu- või kasutusmaksud, või vabastuse taristu- või kasutusmaksudest alates 24. märtsist 2022 kuni 31. detsembrini 2025. Alates 1. jaanuarist 2026 võib kohaldada kuni 75 % maksuvähendust võrreldes lõikes 2 määratletud CO<sub>2</sub> heite klassi 1 suhtes kohaldatava maksuga.

2. Ilma et see piiraks lõike 1 kohaldamist, kehtestavad liikmesriigid iga raskesõidukitüübi jaoks järgmised CO<sub>2</sub> heite klassid:

- a) CO<sub>2</sub> heite klass 1 – sõidukid, mis ei kuulu ühtegi punktides b–e osutatud CO<sub>2</sub> heite klassi;
- b) CO<sub>2</sub> heite klass 2 – sõidukite allrühma sg kuuluvad sõidukid, mis on registreeritud esimest korda aasta Y aruandlusperioodil ja mille CO<sub>2</sub> heide on aasta Y aruandlusperioodi heitkoguste vähendamise trajektoorist rohkem kui 5 % väiksem, ning sõidukite allrühma sg kuuluvad sõidukid, mis ei kuulu ühtegi punktides c, d ja e osutatud CO<sub>2</sub> heite klassi;
- c) CO<sub>2</sub> heite klass 3 – sõidukite allrühma (sg) kuuluvad sõidukid, mis on registreeritud esimest korda aasta Y aruandlusperioodil ja mille CO<sub>2</sub> heide on aasta Y aruandlusperioodi heitkoguste vähendamise trajektoorist rohkem kui 8 % väiksem, ning sõidukite allrühma (sg) kuuluvad sõidukid, mis ei kuulu ühtegi punktides d ja e osutatud CO<sub>2</sub> heite klassi;
- d) CO<sub>2</sub> heite klass 4 – vähese heitega raskesõidukid;
- e) CO<sub>2</sub> heite klass 5 – heiteta sõidukid.

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

3. Ilma et see piiraks lõike 1 kohaldamist, kohaldatakse vähendatud makse CO<sub>2</sub> heite klassidesse 2, 3, 4 ja 5 kuuluvate sõidukite suhtes järgmiselt:

- a) CO<sub>2</sub> heite klass 2 – 5–15 % vähendamine võrreldes CO<sub>2</sub> heite klassi 1 suhtes kohaldatava maksuga;
- b) CO<sub>2</sub> heite klass 3 – 15–30 % vähendamine võrreldes CO<sub>2</sub> heite klassi 1 suhtes kohaldatava maksuga;
- c) CO<sub>2</sub> heite klass 4 – 30–50 % vähendamine võrreldes CO<sub>2</sub> heite klassi 1 suhtes kohaldatava maksuga;
- d) CO<sub>2</sub> heite klass 5 – 50–75 % vähendamine võrreldes CO<sub>2</sub> heite klassi 1 suhtes kohaldatava maksuga;



▼ **M9**

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

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

5. Erandina lõikest 1, võib liikmesriik otsustada mitte kohaldada lõike 2 kohast nõuet diferentseerida taristumaksu, kui kogutakse CO<sub>2</sub> väliskulumaksu ja seda diferentseeritakse vastavalt IIIc lisas esitatud CO<sub>2</sub> heite väliskulumaksu võrdlusväärtustele.

6. Teelõikudel, kus sõidukit käitatakse kontrollitaval viisil ilma CO<sub>2</sub> heiteta, võivad liikmesriigid kohaldada selle sõiduki suhtes vähendatud makse vastavalt CO<sub>2</sub> heite klassile 5. Nimetatud võimalust kasutavad liikmesriigid kohaldavad muudel teelõikudel selle sõiduki suhtes makse vastavalt CO<sub>2</sub> heite klassile 1.

7. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, et määrata kindlaks CO<sub>2</sub> võrdlusheitel määruse (EL) 2019/1242 artikli 2 lõike 1 punktidega a–d hõlmamata sõidukirühmade puhul.

Nimetatud rakendusaktides esitatakse iga sõidukirühma kohta andmed, mis avaldatakse määruse (EL) 2018/956 artiklis 10 osutatud aruandes. Komisjon võtab nimetatud rakendusaktid vastu hiljemalt kuus kuud pärast määruse (EL) 2018/956 artiklis 10 osutatud asjakohase aruande avaldamist.

8. 25. märtsiks 2027 hindab komisjon käesolevas artiklis viidatud CO<sub>2</sub> heitel põhineva diferentseerimise rakendamist ja tõhusust ning selle jätkuvat vajalikkust, ning selle kooskõla direktiividega 2003/87/EÜ ja 2003/96/EÜ. Komisjon esitab selle hindamise põhjal asjakohasel juhul ettepaneku muuta käesoleva direktiivi asjakohaseid sätteid, milles käsitletakse maksude diferentseerimist CO<sub>2</sub> heite põhjal.

9. Komisjon vaatab iga viie aasta järel pärast 24. märtsi 2022 läbi II lisas sätestatud kasutusmaksude ülemmäärad ja lõikes 3 sätestatud vähendamise määrad ning esitab asjakohasel juhul selle läbivaatamise tulemuste põhjal seadusandliku ettepaneku kõnealuste sätete muutmiseks.

10. Komisjon koostab 30 kuud pärast 24. märtsi 2022 aruande, milles hinnatakse käesoleva direktiivi artikli 7ga lõike 2 punktides b ja c osutatud CO<sub>2</sub> heite klasside 2 ja 3 piirväärtuste asjakohasust võrreldes määruse (EL) 2019/1242 artikli 11 lõike 1 kohaselt avaldatud võrdlusheidete või määruse (EL) 2018/956 kohaselt teatatud CO<sub>2</sub> heidete, ning teeb asjakohasel juhul selle hindamise tulemuste põhjal seadusandliku ettepaneku kõnealuste piirväärtuste muutmiseks.

▼ **M9**

11. Käesolevas artiklis osutatud CO<sub>2</sub> heitel põhineva maksude diferentseerimise kohaldamine ei ole kohustuslik, kui kohaldatakse muud liidu maanteetranspordi kütuse maksustamise meetet.

*Artikkel 7gb*

1. Liikmesriigid võivad kergsõidukite puhul tee- ja kasutusmaksu diferentseerida vastavalt sõiduki keskkonnatoimele, mis on kindlaks määratud CO<sub>2</sub> koguheitena või CO<sub>2</sub> koguheitte kaalutud keskmisena ja märgitud sõiduki vastavustunnistuse kirjes 49 ja Euro heitenormides.

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

- a) nende CO<sub>2</sub> eriheid, mis on kindlaks määratud vastavalt komisjoni määrusele (EL) 2017/1151, <sup>(1)</sup> on null või väiksem järgmistest tasemetest:
- i) ajavahemikuks 2021–2024 ELi sõidukipargi heite sihttasemed<sub>2021</sub>, mis on kindlaks määratud vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/631 <sup>(2)</sup> I lisa A osa punktile 6 ja B osa punktile 6;
  - ii) ajavahemikuks 2025–2029 ELi sõidukipargi heite sihttasemed, mis on kindlaks määratud vastavalt määruse (EL) 2019/631 I lisa A osa punktile 6.1.1 ja B osa punktile 6.1.1;
  - iii) alates 2030. aastast ELi sõidukipargi heite sihttasemed, mis on kindlaks määratud vastavalt määruse (EL) 2019/631 I lisa A osa punktile 6.1.2 ja B osa punktile 6.1.2.
- b) nende saasteainete heitkogused, mis on kindlaks määratud vastavalt määrusele (EL) 2017/1151, peavad vastama käesoleva direktiivi VII lisa tabelile. Liikmesriigid võivad kohaldada käesoleva määruse VII lisas osutatud heiteta sõidukite suhtes vähendamist, kohaldamata vähendamist muude kõnealuses lisas osutatud heitenormide suhtes.

<sup>(1)</sup> Komisjoni 1. juuni 2017. aasta määrus (EL) 2017/1151, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite heitmetega (Euro 5 ja Euro 6) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust, ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ ning komisjoni määrust (EÜ) nr 692/2008 ja komisjoni määrust (EL) nr 1230/2012 ja tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrus (EÜ) nr 692/2008 (ELT L 175, 7.7.2017, lk 1).

<sup>(2)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrus (EL) 2019/631, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO<sub>2</sub>-heitte normid ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 (ELT L 111, 25.4.2019, lk 13).

**▼ M9**

2. Kui see on tehniliselt teostatav, diferentseerivad liikmesriigid alates 1. jaanuarist 2026 teemakse ning kaubikute ja väikebusside kasutusmaksude aastamäärasid vastavalt sõiduki keskkonnatoimele vastavalt VII lisas sätestatud eeskirjadele. Lõike 1 teise alalõigu sätted on sel põhjusel soovituslikud.

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

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

3. Lõigetes 1 ja 2 sätestatud tingimustel võivad liikmesriigid võtta arvesse sõiduki keskkonnatoime paranemist seoses sõiduki üleminekuga alternatiivkütustele.

4. Liikmesriigid võivad ajaloolise väärtusega sõidukite maksustamiseks kehtestada erimeetmed.

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

**▼ M3***Artikkel 7h***▼ M9**

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

**▼ M3**

a) teemaksukorra puhul, mis ei hõlma kontsessioonile antavaid teemakse:

— ühikuväärtused ja muud näitajad, mida kasutatakse erinevate infrastruktuuri kuluelementide arvutamisel, ja

— selge teabe teemaksukorraga hõlmatavate sõidukite kohta ning selle teedevõrgu või teedevõrgu osa geograafilise ulatuse, mida kasutatakse kuluarvutuses, samuti protsendi kuludest, mida kavatsetakse katta;

**▼ M9**

— kui see on kohaldatav, selge teabe elektroonilise teemaksu kogumise süsteemi põhiomaduste, sealhulgas koostalitlusvõime kohta.

▼ **M3**

b) kontsessiooni teemakse hõlmava teemaksukorra puhul:

- kontsessioonilepingud või selliste lepingute olulised muudatused,
- aluspõhimõtted, millele on tuginenud kontsessioonile andja kontsessioonilepingu teatistes, nagu on osutatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 31. märtsi 2004. aasta direktiivi 2004/18/EÜ (ehitustööde riigihankelepingute, asjade riigihankelepingute ja teenuste riigihankelepingute sõlmimise korra kooskõlastamise kohta) <sup>(1)</sup> VII B lisas; kõnealused aluspõhimõtted sisaldavad prognoositavaid kulusid, nagu need on määratletud artikli 7b lõikes 1 ja mis nähakse ette kontsessioonilepingu alusel, samuti prognoositavat liikluskoormust sõidukitüüpide kaupa, kavandatava teemaksu tasemeid ja kontsessioonilepinguga hõlmatud teedevõrgu geograafilist ulatust.

▼ **M9**

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

▼ **M3**

2. Kuue kuu jooksul pärast kogu vajaliku teabe saamist kooskõlas lõikega 1 esitab komisjon arvamuse artiklis 7e sätestatud kohustuste täitmise kohta. Komisjoni arvamused tehakse kättesaadavaks artiklis 9c osutatud komiteele.

▼ **M9**

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

▼ **M3**

*Artikkel 7i*

1. Liikmesriigid ei tee ühelegi kasutajale allahindlust seoses teemaksus sisalduva väliskulumaksuga ega vähenda kõnealust maksu.

2. Liikmesriigid võivad teha infrastruktuurimaksu allahindluse või kõnealust maksu vähendada järgmistel tingimustel:

- a) sellest tulenev maksustamisstruktuur on proportsionaalne, avalikustatud, kasutajatele võrdselt kättesaadav ega tekita teistele kasutajatele lisakulusid kõrgemate teemaksude näol;

<sup>(1)</sup> ELT L 134, 30.4.2004, lk 114.

**▼ M9**

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

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

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

**▼ M3***Artikkel 7j***▼ M9**

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

**▼ M3**

2. Tee- ja kasutusmaksude kogumise kord ei aseta teedevõrku ebaregulaarselt kasutavaid kasutajaid rahaliselt ega muul viisil põhjendamatult ebasoodsasse olukorda. Eelkõige juhul, kui liikmesriik kogub tee- või kasutusmaksu ainult sellise süsteemi alusel, mis nõuab sõidukile paigaldatava seadme kasutamist, tagab liikmesriik, et kõikidel kasutajatel on võimalik hankida Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiivi 2004/52/EÜ (ühenduse elektroonilise maantee-maksu koostalitlusvõime kohta)<sup>(1)</sup> nõuetele vastavaid asjakohaseid sõidukile paigaldatavaid seadmeid mõistlikel halduslikel ja majanduslikel tingimustel.

<sup>(1)</sup> ELT L 166, 30.4.2004, lk 124.

▼ **M9**

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

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

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

3. Kui liikmesriik maksustab sõiduki teemaksuga, märgitakse teemaksu kogusumma, taristumaksu summa, väliskulumaksu summa ja ummikumaksu summa, kui seda kohaldatakse, teekasutajale (võimaluse korral elektrooniliselt) väljastatavale kviitungile. Teekasutaja võib nõustuda kviitungi esitamata jätmisega.

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

*Artikkel 7k*

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

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

**▼ B***Artikkel 8*

1. Kaks või rohkem liikmesriiki võivad teha koostööd kogu nende territooriumil kohaldatava ühise kasutusmaksude süsteemi sisseseadmiseks. Sel juhul peavad need liikmesriigid tagama, et komisjon oleks tihedalt kaasatud nii süsteemi kasutuselevõttu kui ka selle edasisesse rakendamisse ja võimalikesse muudatustesse.

2. Lisaks artiklis 7 sätestatud tingimustele peavad ühise süsteemi puhul olema täidetud järgmised tingimused:

**▼ M9**

a) ühise kasutusmaksu tasumine võimaldab juurdepääsu võrkudele, mille on määratlenud osalevad liikmesriigid kooskõlas artikli 7 lõigete 1 ja 2;

b) osalevad liikmesriigid määravad ühised kasutusmaksumäärad, mis ei ületa artiklis 7a osutatud maksimummäärasid;

**▼ B**

c) ühise süsteemiga võivad liituda muud liikmesriigid;

d) osalevad liikmesriigid koostavad jaotuskava, mille järgi iga riik saab õiglase osa kasutusmaksust laekuvast tulust.

**▼ M9**

3. Käesoleva artikli lõikes 1 osutatud ühise kasutusmaksude süsteemi puhul pikendatakse artikli 7 ga lõike 1 teises ja kolmandas lõigus osutatud diferentseerimise lõplikku kohaldamiskuupäeva kuni 25. märtsini 2025 või, juhul kui CO<sub>2</sub> võrdlusheide avaldatakse pärast 24. märtsi 2022, kolmele aastale pärast CO<sub>2</sub> võrdlusheite avaldamist.

**▼ M1***Artikkel 8a*

Iga liikmesriik kontrollib teemaksude ja/või kasutusmaksude süsteemi, et tagada selle läbipaistev ning mittediskrimineeriv toimimine.

**▼ M3***Artikkel 8b*

1. Kaks või enam liikmesriiki võivad teha koostööd kogu nende territooriumil kohaldatava ühise teemaksusüsteemi kehtestamiseks. Sel juhul tagavad kõnealused liikmesriigid, et komisjoni teavitatakse sellisest koostööst, süsteemi edasisest rakendamisest ja selle võimalikest muudatustest.

2. Ühise teemaksusüsteemi suhtes kohaldatakse artiklites 7–7k sätestatud tingimusi. Ühise süsteemiga võivad liituda teised liikmesriigid.

**▼B****IV PEATÜKK****Lõppsätted***Artikkel 9***▼M1**

1. Käesolev direktiiv ei takista liikmesriikidel mittediskrimineerivalt rakendada järgmist:

- a) erimaksud ja -tasud,
  - mida makstakse sõiduki registreerimise eest või
  - mida kehtestatakse tavatult suure kaalu või mõõtmetega sõidukitele või koormatele;
- b) parkimistasud ja linnaliiklusele kehtestatud erimaksud.

**▼M9**

1a. Käesolev direktiiv ei takista liikmesriikidel kohaldada:

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

Nimetatud makse kohaldatakse mittediskrimineerivalt.

**▼M3**

2. Liikmesriigid määravad kindlaks käesoleva direktiiviga saadava tulu kasutamise. Transpordivõrgu kui terviku arendamise võimaldamiseks tuleks infrastruktuuri- ja väliskulumaksust saadavat tulu või selle tulu rahalise väärtuse ekvivalenti kasutada transpordisektori hüvanguks ja kogu transpordisüsteemi optimeerimiseks. Eelkõige väliskulumaksust saadavat tulu või selle tulu rahalise väärtuse ekvivalenti tuleks kasutada transpordi säästvamaks muutmiseks, muu hulgas ühe või enama järgmise meetme abil:

- a) hõlbustades tõhusat hinnakujundust;
- b) vähendades maanteetranspordist põhjustatud saastet tekkekohas;
- c) leevendades maanteetranspordist põhjustatud saaste mõju tekkekohas;
- d) parandades sõidukite CO<sub>2</sub>- ja energiatõhusust;
- e) arendades alternatiivset infrastruktuuri transpordikasutajate jaoks ja/või suurendades praegust läbilaskevõimet;
- f) toetades üleeuroopalist transpordivõrku;



▼ **M3**

- g) optimeerides logistikat;
- h) parandades liiklusohutust ning
- i) nähes ette turvalisi parklaid.

▼ **M9**

\_\_\_\_\_

▼ **M1***Artikkel 9a*

Liikmesriigid kehtestavad asjakohased kontrollimehhanismid ja karistuste süsteemi, mida rakendatakse vastavalt käesolevale direktiivile vastu võetud riigisiseste sätete rikkumise korral. Nad võtavad kõik vajalikud meetmed, et tagada nende karistuste rakendamine. Kehtestatud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

▼ **M3***Artikkel 9b*

Komisjon hõlbustab käesoleva direktiivi ja eelkõige lisade rakendamise seotud dialoogi ja oskusteabe vahetust liikmesriikide vahel.

*Artikkel 9c*

1. Komisjoni abistab komitee. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 (millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes) tähenduses <sup>(1)</sup>.

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 4.

▼ **M9**

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

*Artikkel 9d*

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

Artikli 7cb lõikes 4 osutatud asjaoludel võtab komisjon kooskõlas artikliga 9e vastu delegeeritud õigusakte, et muuta käesoleva direktiivi IIIc lisas sätestatud CO<sub>2</sub> heite väliskulumaksu võrdlusväärtusi, võttes arvesse maanteeõidukite kütustele liidus kohaldatavat tegelikku CO<sub>2</sub> hinda.

<sup>(1)</sup> ELT L 55, 28.2.2011, lk 13.

**▼ M9**

Sellised muudatused piirduvad sellega, et tagada, et CO<sub>2</sub> heite väliskulumaksu tase ei ületa taset, mis on vajalik kõnealuste väliskulude arvesevõtmiseks.

*Artikkel 9e*

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.

2. Artiklis 9d osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates 24. märtsist 2022. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artiklis 9d osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonivahelises parema õigusloome kokkuleppes <sup>(1)</sup> sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.

5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

6. Artikli 9d alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

**▼ B***Artikkel 10*

1. Käesoleva direktiivi kohaldamisel on euro ja nende liikmesriikide, kes ei ole eurot kasutusele võtnud, valuutade vahetuskursid need, mis kehtivad oktoobri esimesel tööpäeval ja avaldatakse ► **M3** *Euroopa Liidu* ◀ *Teatajas*; neid kurssi hakatakse kohaldama alates järgneva kalendriaasta 1. jaanuarist.

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

**▼B**

2. Liikmesriigid, kes ei ole eurot kasutusele võtnud, võivad säilitada lõikes 1 sätestatud iga-aastaste kohanduste tegemise ajal kehtivad määrad, kui eurodes väljendatud summade ümberarvestamisel riigi vääringusse jääb nende vahe alla 5 %.

**▼M9***Artikkel 10a*

1. II lisa sätestatud summasid eurodes ning IIIb ja IIIc lisa tabelites esitatud summasid sentides kohandatakse iga kahe aasta tagant, et võtta arvesse komisjoni (Eurostati) avaldatud kogu ELi hõlmava ühtlustatud tarbijahinnaindeksi (välja arvatud energia ja töötlemata toiduained) muutumist. Esimene kohandus tehakse 31. märtsil 2025.“

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

2. Komisjon avaldab lõikes 1 osutatud kohandatud summad *Euroopa Liidu Teatajas* lõikes 1 osutatud 31. märtsiks 2025. Kohandatud summad jõustuvad avaldamisele järgneva kuu esimesel päeval.

*Artikkel 11*

1. Liikmesriigid avaldavad 25. märtsiks 2025 ja seejärel iga viie aasta tagant koondaruande nende territooriumil kehtestatud tee- ja kasutusmaksude kohta.

2. Lõike 1 kohaselt avaldatud aruanne sisaldab järgmist:

- a) teetaristu kasutamise maksustamise areng, nimelt kasutusmaksuga hõlmatud võrgustik ja sõidukikategooriad, sealhulgas artikli 7, 7c või 7gb kohased erandid;
- b) taristu- või kasutusmaksu diferentseerimine sõltuvalt sõidukikategooriast ja raskesõiduki tüübist;
- c) taristumaksude või kasutusmaksude diferentseerimine vastavalt sõidukite keskkonnatoimele vastavalt artiklile 7g, 7 g-a või 7gb;
- d) kui see on asjakohane, taristumaksude diferentseerimine sõltuvalt kellaajast, päeva liigist või aastaajast vastavalt artikli 7g lõikele 1;
- e) sõidukiklassi, teeliigi ja ajavahemiku iga kombinatsiooni puhul sissenõutud väliskulumaks;
- f) kaalutud keskmine taristumaks ja taristumaksu kaudu saadud kogutulu;

**▼M9**

- g) väliskulumaksu kaudu saadud kogutulu;
- h) ummikumaksu kaudu saadud kogutulu sõidukikategooriate kaupa;
- i) kogutulu, mis on saadud hinnalisanditest, ja millistel teelõikudel neid on kohaldatud;
- j) tee- või kasutusmaksu kaudu saadud kogutulu või kui see on kohaldatav, mõlemad;
- k) käesoleva direktiivi kohaldamisel saadud tulu ning kuidas see on võimaldanud liikmesriigil täita artikli 9 lõikes 2 osutatud eesmärke või kui sellised tulud suunatakse üldeelarvesse, teave maanteetransporditaristule ja säästva transpordi projektidele eraldatud kulude taseme kohta; ning
- l) eri heitgaasiklassidesse kuuluvate sõidukite osakaalu areng tasulistel teedel.

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

**▼B***Artikkel 12*

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid 1. juuliks 2000. Liikmesriigid teatavad sellest viivitamata komisjonile.

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

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende vastuvõetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti. Komisjon teavitab sellest teisi liikmesriike.

*Artikkel 13*

Käesolev direktiiv jõustub *Euroopa Ühenduste Teatajas* avaldamise päeval.

*Artikkel 14*

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

▼ **M1**

0 LISA

**SAASTE PIIRVÄÄRTUSED****1. Kategooria EURO 0 sõidukid**

Süsinikmonooksiidi (CO) mass grammides kWh kohta	Süsi-vesinike (HC) mass grammides kWh kohta	Lämmastikoksiidide (NOx) mass grammides kWh kohta
12,3	2,6	15,8

**2. Kategooria EURO I/EURO II sõidukid**

	Süsinikmonooksiidi (CO) mass grammides kWh kohta	Süsi-vesinike (HC) mass grammides kWh kohta	Lämmastikoksiidide (NOx) mass grammides kWh kohta	Tahkete osakeste (PT) mass grammides kWh kohta
Kategooria EURO I sõiduk	4,9	1,23	9,0	0,4 <sup>(1)</sup>
Kategooria EURO II sõiduk	4,0	1,1	7,0	0,15

<sup>(1)</sup> Tahkete osakeste saaste piirväärtuse osas kohaldatakse koeffitsienti 1,7 kui mootori võimsus on 85 kW või vähem.

**3. Kategooria EURO III/EURO IV/EURO V/EEV sõidukid**

ESC katsega määratud süsinikmonooksiidi, süsi-vesinike, lämmastikoksiidide ja tahkete osakeste erikaal ning ERL katsega määratud heitgaaside suitsususus ei tohi ületada järgmisi piirmäärasid <sup>(1)</sup>:

	Süsinikmonooksiidi (CO) mass grammides kWh kohta	Süsi-vesinike (HC) mass grammides kWh kohta	Lämmastikoksiidide (NOx) mass grammides kWh kohta	Tahkete osakeste (PT) mass grammides kWh kohta	Heitgaaside suitsususus m <sup>-1</sup>
Kategooria EURO III sõiduk	2,1	0,66	5,0	0,10 <sup>(2)</sup>	0,8
Kategooria EURO IV sõiduk	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Kategooria EURO V sõiduk	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Kategooria EEV sõiduk	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

<sup>(1)</sup> Katsetükkel koosneb kindlaksmääratud kiiruse ja pöördemomendiga katsefaaside järjestusest mootori katsetamiseks püsiseisundis (ESC katse) või siirderežiimil (ETC ja ELR katse).

<sup>(2)</sup> Mootorite puhul, mille silindrite töömaht on alla 0,7 dm<sup>3</sup> ja mille nominaalkiirus on vähemalt 3 000 min<sup>-1</sup>, on piirmäär 0,13.

▼ **M9****Euro VI kohased heitkoguste piirnormid**

	Piirnormid							
	CO (mg/kWh)	Süsi-vesinike kogumise (THC) (mg/kWh)	Mitte-metaansed süsi-vesinikud (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)	1 500	130			400	10	10	8,0 x 10 <sup>11</sup>
WHTC (CI)	4 000	160			460	10	10	6,0 x 10 <sup>11</sup>

▼ **M9**

	Piirnormid							
	CO (mg/kWh)	Süsi-vesi- nike kogu- heide (THC) (mg/kWh)	Mitte- metaansed süsi-vesi- nikud (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)
WHTC (PI)	4 000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 <sup>11</sup>

*Märkus*

PI = sädesüütega mootor

CI = survesüütemootor

<sup>(1)</sup> NO<sub>2</sub> komponendi lubatud taseme NO<sub>x</sub> piirnormis võib kindlaks määrata hiljem.

▼ **M1**

4. Uusi sõidukite heitgaasiklasse, nagu need on defineeritud direktiivis 88/77/EMÜ, ja nende järgnevat muutmist võidakse arutada.



## I LISA

## SÕIDUKITE SUHTES KOHALDATAVA MAKSU MIINIMUMMÄÄRAD

## Mootorsõidukid

Telgede arv ja suurim lubatud täismass (tonnides)		Minimaalne maksumäär (eurodes/aastas)	
Vähemalt	Vähem kui	Veotelg/veoteljed õhkve- drustusega või sellega samaväärse vedrustusega <sup>(1)</sup>	Muud veotelje/veotelgede vedrustused
<b>Kaks telge</b>			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
<b>Kolm telge</b>			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
<b>Neli telge</b>			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537

<sup>(1)</sup> Vedrustus tunnistatakse samaväärseks vastavalt määratlusele, mis on esitatud nõukogu 25. juuli 1996. aasta direktiivi 96/53/EÜ (millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maanteesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass) (EÜT L 235, 17.9.1996, lk 59) II lisas.

## AUTORONGID (AUTO JA TÄIS- VÕI POOLHAAGISE ÜHENDUS)

Telgede arv ja suurim lubatud täismass (tonnides)		Minimaalne maksumäär (eurodes/aastas)	
Vähemalt	Vähem kui	Veotelg/veoteljed õhkve- drustusega või sellega samaväärse vedrustusega <sup>(1)</sup>	Muud veotelje/veotelgede vedrustused
<b>2 + 1 telge</b>			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97

## ▼B

Telgede arv ja suurim lubatud täismass (tonnides)		Minimaalne maksumäär (eurodes/aastas)	
Vähemalt	Vähem kui	Veotelg/veoteljed õhkve- drustusega või sellega samaväärse vedrustusega <sup>(1)</sup>	Muud veotelje/veotelgede vedrustused
23	25	97	175
25	28	175	307
<b>2 + 2 telge</b>			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33	36	465	706
36	38	465	706
<b>2 + 3 telge</b>			
36	38	370	515
38	40	515	700
<b>3 + 2 telge</b>			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
<b>3 + 3 telge</b>			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

<sup>(1)</sup> Vedrustus tunnistatakse samaväärseks vastavalt määratlusele, mis on esitatud nõukogu 25. juuli 1996. aasta direktiivi 96/53/EÜ (millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maanteeõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass) (EÜT L 235, 17.9.1996, lk 59) II lisas.



▼ **M9***II LISA***ARTIKLI 7a LÕIKES 2 NIMETATUD KASUTUSMAKSUDE, SEALHULGAS HALDUSKULUDE MAKSIMUMMÄÄRAD EURODES****Aastamaks**

	kuni kolm telge	vähemalt neli telge
Euro 0	1 899	3 185
Euro I	1 651	2 757
Euro II	1 428	2 394
Euro III	1 242	2 073
Euro IV	1 081	1 803
Euro V	940	1 567
Euro VI	855	1 425

**Kuu-, nädala- ja päevamaks**

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

▼ **M1***III LISA***KULUDE JAOTUSE JA TEEMAKSUDE ARVUTAMISE ÜLDPÕHIMÕTTED**▼ **M3**

Käesolevas lisas sätestatakse kaalutud keskmise infrastruktuurimaksu arvutamise põhimõtted kooskõlas artikli 7b lõikega 1. Kohustus seostada infrastruktuurimaksud kuludega ei piira liikmesriikide vabadust otsustada kooskõlas artikli 7b lõikega 2 mitte katta kogu kulu infrastruktuurimaksudest saadava tulu kaudu või vabadust kehtestada kooskõlas artikliga 7f keskmisest erineva määraga spetsiaalseid infrastruktuurimakse.

▼ **M1**

Nimetatud põhimõtete kohaldamine peab olema täielikult kooskõlas muude ► **M3** liidu ◀ õiguse kohaste olemasolevate kohustustega, eelkõige kontsessioonilepingute sõlmimise nõuetega, mis on sätestatud direktiivis 2004/18/EÜ ja teistes riigihankeid käsitlevates ► **M3** liidu ◀ õigusaktides.

Juhul kui liikmesriik peab oma infrastruktuuri osaliseks ehitamiseks või käitamiseks kontsessioonilepingute sõlmimise eesmärgil läbirääkimisi ühe või mitme kolmanda osapoolega või on nimetatud eesmärgil kaasatud samasugusesse tegevusse riigisestse õigusaktide või liikmesriigi valitsuse poolt sõlmitud lepingu alusel, hinnatakse kõnealuste põhimõtete järgimist nimetatud läbirääkimiste tulemuste alusel.

**1. Võrgustiku ja hõlmatud sõidukite määratlus**

- Juhul kui ühtset teemaksu korraldust ei kohaldata terve TEN teedevõrgu osas, peab liikmesriik täpsustama teedevõrgu osa või osad, mille suhtes teemaksu korraldust kohaldatakse, ning selle, millist süsteemi ta teemaksu muutmise eesmärgil sõidukite liigitamisel kasutab. Liikmesriigid täpsustavad samuti, kas nad laiendavad enda teemaksu korralduse kohaldamist sõidukite suhtes, mille mass on alla 12 tonni alampiiri.
- Juhul kui liikmesriik otsustab kulude katmise osas kasutada enda teedevõrgu eri osades erinevat poliitikat (nagu on lubatud ► **M3** artikli 7b lõike 2 ◀ kohaselt), tuleb igas täpselt määratletud teedevõrgu osas kohaldada eraldiseivat kuluarvestust. Liikmesriik võib oma teedevõrgu jagada mitmeks täpselt määratletud osaks ning iga osa suhtes kehtestada eraldiseivad kontsessioonilepingud või sarnased lepingud.

**2. Infrastruktuuri kulud****2.1. Investeeringukulud**

- Investeeringukulud sisaldavad ehituskulusid (sealhulgas rahastamiskulud) ja infrastruktuuri arenduskulusid ning vajaduse korral lisaks veel kapitalitulu või kasumimarginaali. Samuti peavad kulud sisaldama maa omandamise, planeerimise, projekteerimise, ehituslepingute täitmise ja projektijuhtimise järelevalve, arheoloogiliste ja pinnaseuringute kulusid ning muid asjakohaseid lisakulusid.
- Ehituskulude katmine põhineb kas infrastruktuuri projekteeritud elueal või kontsessioonilepingu kaudu rahastamise või muudel põhjustel asjakohaseks peetaval muul amortisatsiooniperioodil (mis ei ole lühem kui 20 aastat). Amortisatsiooniperioodi pikkus võib kontsessioonilepingute sõlmimise läbirääkimistel olla võtmetähtsusega muutuja, eelkõige kui asjaomane liikmesriik soovib lepingu osana kehtestada kohaldatava kaalutud keskmise teemaksu ülempiiri.

**▼ M1**

- Ilma et see piiraks investeeringukulude arvutamist, võib kulude katmine
  - jaguneda kogu amortisatsiooniperioodi jooksul ühtlaselt või olla kaalutud nii, et kulude katmise raskuspunkt langeb amortisatsiooniperioodi algus-, kesk- või lõppfaasi, eeldusel et nimetatud kaalumise viiakse läbi läbipaistval viisil,
  - ette näha teemaksu indekseerimise kogu amortisatsiooniperioodi jooksul.
- Kõik soetusmaksumused põhinevad makstud summadel. Veel tegemata kulud peavad põhinema mõistlikel kuluprognosidel.
- Valitsemissektori investeeringuid võib lugeda rahastatud laenudeks. Soetusmaksumuse osas kohaldatavaks intressimääraks on valitsemissektori laenudele sel perioodil kehtinud intressimäär.

**▼ M9**

- Raskesõidukite tekitatud kulud jaotatakse objektiivselt ja läbipaistvalt, võttes arvesse raskesõidukite liikluse osakaalu teedevõrgu koguliikluses ja seonduvaid kulusid. Raskesõidukite poolt läbitud kilomeetreid võib sel eesmärgil korrigeerida objektiivselt põhjendatavate samaväärsuskordajatega, näiteks punktis 4 sätestatud samaväärsuskordajatega <sup>(1)</sup>.

**▼ M1**

- Hinnangulise kapitalitulu või kasumimarginaali ette nähtud suurus peab olema turutingimustega põhjendatud ning seda võib muuta, et suurendada kolmandate lepinguosaliste motivatsiooni osutatava teenuse kvaliteedinõuete suhtes. Kapitalitulu hindamisel võib kasutada majandusnäitajaid, nagu IRR (investeeringu sisemine tasuvuslävi) või WACC (kaalutud keskmine kapitalikulu).

**2.2 Iga-aastased hoolduskulud ja struktuurilised remondikulud**

- Nimetatud kulud hõlmavad nii võrgu iga-aastaseid hoolduskulusid kui ka teede remondi, tugevdamise ja pindamisega seonduvaid perioodilisi kulusid, mida tehakse, et tagada võrgustiku toimimistaseme säilimine aja jooksul.

**▼ M9**

- 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.

**▼ M1****3. Tegevuskulud, juhtimiskulud ja maksustamiskulud**

Nimetatud kulud sisaldavad kõiki infrastruktuuri haldaja kantud kulusid, mis ei ole hõlmatud 2. jaos ning mis on seotud infrastruktuuri ja teemaksude süsteemi rakendamise, tegevuse ja juhtimisega. Need hõlmavad eelkõige järgmist:

- teemaksu kogumise kabiinide ning muude maksmissüsteemide ehitus-, paigaldus- ja hoolduskulusid,

<sup>(1)</sup> Liikmesriigid võivad samaväärsuskordajate kohaldamisel arvesse võtta järkjärgulist teedehitust või kasutada pikaajalisel elutsükil põhinevat lähenemisviisi.

**▼ M1**

- teemaksu kogumissüsteemi igapäevase tegevuse, haldamise ja rakendamise seonduvaid kulusid,
- halduslõivusid ja kontsessioonilepingutega seonduvaid makse,
- infrastruktuuri käitamisega seonduvaid juhtimis-, haldamis- ja teenustasusid.

Nimetatud kulud võivad hõlmata kapitalitulu või kasumimarginaali, kajastades riski ülekandumise määra.

Nimetatud kulud jaotatakse õiglaselt ja läbipaistvalt kõikide sõidukikategooriate vahel, mille suhtes kohaldatakse teemaksu süsteemi.

**▼ M9**

4. **Raskesõidukite osakaal liikluses, samaväärsuskordajad ja korrektsioonimehhanism**

- 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.

**▼ M1**

- Järgmises tabelis on esitatud soovituslikud samaväärsuskordajad. Juhul kui liikmesriik kasutab samaväärsuskordajaid, mille suhted erinevad tabelis esitatutest, peavad need põhinema objektiivselt põhjendatud kriteeriumitel ja olema avalikustatud.

Sõidukiklass <sup>(1)</sup>	Samaväärsuskordajad		
	Teekonstruksiooni remont <sup>(2)</sup>	Investeeringud	Iga-aastane hooldus
3,5 t kuni 7,5 t, 0 klass	1	1	1
> 7,5 t, I klass	1,96	1	1
> 7,5 t, II klass	3,47	1	1
> 7,5 t, III klass	5,72	1	1

<sup>(1)</sup> Sõidukiklassi kindlakstegemise kohta vt IV lisa.

<sup>(2)</sup> Sõidukiklassid vastavad teljekaaludele 5,5; 6,5; 7,5 ja 8,5 tonni.

- Teemaksu süsteemid, mis põhinevad prognoositavalt läbitavate kilomeetrite osakaalul kogu liiklusest, peavad sisaldama korrektsioonimehhanismi, mille alusel teemakse korrapäraselt korrigeeritakse, et kõrvaldada prognoosimisel tehtud vigade tulemusena tekkinud kulude mis tahes ala- või ülekatmine.

▼ **M9***IIIa LISA***VÄLISKULUMAKSUGA MAKSUSTAMISE MIINIMUMNÕUDED**

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

**1. Asjaomased teedevõrgu osad**

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

Kui liikmesriik kavatseb väliskulumaksuga maksustada ainult ühe või mõne osa teedevõrgust, mis koosneb tema osast üleeuroopalises teedevõrgus ja tema kiirteedest, valitakse kõnealune osa või kõnealused osad välja pärast hindamist, millega tehakse kindlaks järgmised asjaolud: väliskulumaksu kehtestamisel selliselt koosneva teedevõrgu muudes osades võiks olla negatiivne mõju keskkonnale, rahvatervisele või liiklusohutusele.

Alates 25. märtsist 2026 valib liikmesriik, kes ei kavatse kehtestada väliskulumaksu õhusaaste eest oma tasulise teedevõrgu konkreetsetel lõikudel, ka need konkreetsed lõigud sellise hindamise alusel.

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

Kui liikmesriik kavatseb kohaldada kõrgemaid väliskulumakse kui IIIb või IIIc lisas kindlaks määratud võrdlusväärtused, siis ta teatab komisjonile sõidukite klassifikatsiooni, vastavalt millele väliskulumaks varieerub. Kui see on kohaldatav, teatab liikmesriik komisjonile nende teede asukohta, mille suhtes kohaldatakse kõrgemat väliskulumaksu määra („linnalähiteed (sealhulgas kiirteed)”), ning nende teede asukohta, mille suhtes kohaldatakse madalamat väliskulumaksu määra („linnadevahelised teed (sealhulgas kiirteed)”).

Kui see on kohaldatav, teatab liikmesriik komisjonile ka täpsed ööajale vastavad ajavahemikud, mille jooksul võib kehtestada kõrgema mürasaaste väliskulumaksu määra, et võtta arvesse kõrgemat mürataset.

Teede klassifitseerimisel linnalähiteedeks (sealhulgas kiirteed) ja linnadevahelisteks teedeks (sealhulgas kiirteed) ning ajavahemike kindlaksmääramisel võetakse aluseks objektiivsed kriteeriumid, mis on seotud saaste tekkega teedel ja nende ümbruses, näiteks rahvastikutihedus, aastane keskmine õhusaaste (eelkõige 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 või IIIc lisas sätestatud võrdlusväärtusest kõrgemat väliskulumaksu.

▼ **M9**

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

Maksu kehtestamisel juhindub liikmesriik või, kui see on asjakohane, sõltumatu asutus töhuga 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 töhusust maanteetranspordist tuleneva keskkonnakahju vähendamisel. Liikmesriik kohandab asjakohasel juhul iga kahe aasta järel maksustamisstruktuuri ja teatava sõidukiklassi, teeliigi ja ajavahemiku kohta kehtestatud konkreetset maksusummat vastavalt transpordi pakkumise ja nõudluse muutustele.

#### 4. Väliskuluelemendid

##### 4.1. Liiklusest tulenevad õhusaastekulud

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

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

kus:

—  $PCV_{ij}$  = õhusaastekulud sõidukiklassi  $i$  puhul teeliigil  $j$  (eurot sõidukilomeetri kohta)

—  $EF_{ik}$  = saasteaine  $k$  ja sõidukiklassi  $i$  heitetegur (grammi sõidukilomeetri kohta)

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

Heitetegurid on samad, mida liikmesriik kasutas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2016/2284 <sup>(1)</sup> ettenähtud siseriiklike heiteandmekogude kehtestamisel (milleks kasutatakse EMEP/EEA õhusaasteainete heiteinventuuri juhendit <sup>(2)</sup>). Saasteainete rahalise kulu määrab kindlaks liikmesriik või, kui see on asjakohane, käesoleva direktiivi artikli 7c lõikes 2 osutatud sõltumatu asutus, kasutades teaduslikult tõendatud meetodeid.

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> Euroopa Keskkonnaagentuuri meetoodika - EMEP/EMP õhusaaste heite inventuuri juhend 2019 - riikliku heiteinventuuri ettevalmistamise tehnilised juhised - on kättesaadav veebilehel: (<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019>).

▼ **M9**

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

4.2. *Liiklusest tulenevad mürakulud*

Kui liikmesriik kavatab kohaldada kõrgemaid väliskulumakse kui IIIb lisas sätestatud võrdlusväärtused, arvutab liikmesriik või, kui see on asjakohane, sõltumatu asutus liiklusest tulenevad sissenõutavad mürasaastekulud 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:

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

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

Müratasemega k kokkupuutuvate elanike arv saadakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/49/EÜ<sup>(1)</sup> artikli 7 kohastest strateegilistest mürakaartidest või muudest võrdväärtsetest andmeallikatest.

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

Igapäevase kaalutud keskmise liiklustiheduse puhul eeldatakse raskeveokite ja sõiduautode vahelist samaväärsustegurit e, mis on tuletatud keskmise sõiduauto ja keskmise raskeveoki müratasemest, võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 540/2014<sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. aprilli 2014. aasta määrus (EL) nr 540/2014 mootorsõidukite ja varusummutisüsteemide mürataseme kohta, millega muudetakse direktiivi 2007/46/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 70/157/EMÜ (ELT L 158, 27.5.2014, lk 131).

**▼ M9**

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

**4.3. Liiklusest tuleneva CO<sub>2</sub> heite kulud**

Kui liikmesriik kavatseb kohaldada IIIc lisas sätestatud võrdlusväärtustest kõrgemat CO<sub>2</sub> heite väliskulumaksu, arvutab kõnealune liikmesriik või, kui see on asjakohane, sõltumatu asutus sissenõutavad kulud teaduslike tõendite alusel, kasutades lähenemisviisi, mis põhineb kuludel, mida oleks võinud vältida, võttes arvesse ja selgitades eelkõige järgmisi aspekte:

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

Vähemalt kuus kuud enne sellise CO<sub>2</sub> heite väliskulumaksu rakendamist teavitab liikmesriik sellest komisjoni.



▼ **M9***IIIb LISA***VÄLISKULUMAKSU VÕRDLUSVÄÄRTUSED**

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

*Tabel 1***Väliskulumaksu võrdlusväärtused raskeveokite puhul**

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

▼ **M9**

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

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

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

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

▼ **M9***IIIc LISA***VÄLISKULUMAKSU VÕRDLUSVÄÄRTUSED CO<sub>2</sub> HEITE PUHUL**

Käesolevas lisas sätestatakse väliskulumaksu võrdlusväärtused, võttes arvesse CO<sub>2</sub> heite kulusid.

Tabel 1

**CO<sub>2</sub> heite väliskulumaksu võrdlusväärtused raskeveokite puhul**

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

▼ **M9**

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



## IV LISA

## SOOVITUSLIK SÕIDUKIKLASSI KINDLAKSMÄÄRAMINE

Sõidukiklassid on määratletud allpool toodud tabelis.

Sõidukid määratakse vastavalt nende poolt teekattele kahju tekitamise astmele kasvavas järjestuses alaliikidesse 0, I, II ja III (III klass on seega tee infrastruktuurile enim kahju tekitav sõidukiklass). Tekitav kahju suureneb eksponentsiaalselt teljekaalu kasvuga.

Kõik mootorsõidukid ja liidendsõidukid, mille suurim lubatud täismass on vähem kui 7,5 tonni, kuuluvad kahjuklassi 0.

## Mootorsõidukid

Õhkvedrustusega või sellega samaväärseks peetava vedrustusega veoteljed <sup>(1)</sup>		Muu vedrustuse tüübiga veoteljed		Kahjuklass	
Telgede arv ja suurim lubatud täismass (tonnides)		Telgede arv ja suurim lubatud täismass (tonnides)			
Minimaalselt	Maksimaalselt	Minimaalselt	Maksimaalselt		
<i>Kaks veotelge</i>					
7,5	12	7,5	12	I	
12	13	12	13		
13	14	13	14		
14	15	14	15		
15	18	15	18		
<i>Kolm veotelge</i>					
15	17	15	17	II	
17	19	17	19		
19	21	19	21		
21	23	21	23		
23	25				
25	26				
		23	25		
		25	26		
<i>Neli veotelge</i>					
23	25	23	25		I
25	27	25	27		
27	29				
		27	29	II	
		29	31		
		31	32		
29	31				
31	32				

<sup>(1)</sup> Vedrustus tunnistatakse samaväärseks vastavalt määratlusele, mis on esitatud nõukogu 25. juuli 1996. aasta direktiivi 96/53/EÜ (millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maantee sõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimummõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass) (EÜT L 235, 17.9.1996, lk 59) II lisas. Direktiivi on viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2002/7/EÜ (EÜT L 67, 9.3.2002, lk 47).

▼ **M9****Lüigendsõidukid (poolhaagisautorongid ja autorongid)**

Õhkvedrustusega või sellega samaväärseks peetava vedrustusega veoteljed		Muu vedrustustüübiga veoteljed		Kahjuklass
Telgede arv ja täismass (tonnides)		Telgede arv ja täismass (tonnides)		
Minimaalselt	Maksimaalselt	Minimaalselt	Maksimaalselt	
2 + 1 telge				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
2 + 2 telge				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
2 + 3 telge				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
2 + 4 telge				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
3 + 1 telge				II
30	32	30	32	
32	35			
		32	35	III
3 + 2 telge				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			

▼ **M9**

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

▼ **M9***V LISA***UMMIKUMAKSUGA MAKSUSTAMISE MIINIMUMNÕUDED**

Käesolevas lisas sätestatakse ummikumaksuga maksustamise miinimumnõuded.

1. Ummikumaksuga maksustatavad võrgu osad, hõlmatavad sõidukid ja ajavahemikud

Liikmesriigid määravad täpselt kindlaks järgmise:

- a) selline osa või sellised osad nende võrgust, mis koosneb või koosnevad nende osast üleeuroopalises teedevõrgus ja nende kiirteedest (millele on osutatud artikli 7 lõikes 1), mille suhtes kohaldatakse ummikumaksu vastavalt artikli 7da lõigetele 1 ja 3;
- b) ummikumaksuga maksustatavate võrguosade klassifitseerimise „suurlinnapiirkondadeks” ja „mitte suurlinnapiirkondadeks”. Liikmesriigid kasutavad iga maanteelõigu klassifitseerimiseks tabelis 1 esitatud kriteeriume.

*Tabel 1*

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

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

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

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

*Tabel 2*

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

Sõidukikategooria	Samaväärsuskordajad
Kergsõidukid	1
Liigendamata raskeveokid	1,9
Bussid	2,5
Liigendatud raskeveokid	2,9



**▼ M9****2. Maksusumma**

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

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

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

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

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

Kui liikmesriik kavatab kohaldada VI lisas esitatud võrdlusväärtustest kõrgemaid ummikumakse, edastab ta komisjonile järgmised andmed:

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

**3. Seire**

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

▼ **M9***VI LISA***UMMIKUMAKSU VÕRDLUSVÄÄRTUSED**

Käesolevas lisas sätestatakse ummikumaksu võrdlusväärtused.

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

*Tabel***Ummikumaksu võrdlusväärtused kergsõidukite puhul**

Senti sõidukilomeetri kohta	Suurlinnapiirkond	Mitte suurlinnapiirkond
Kiirteed	25,9	23,7
Põhimaanteed	61,0	41,5

▼ **M9**

## VII LISA

**HEITENORMID**

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

*Tabel*

**Kergsõidukite saasteainete heitenormid**

Teemaksud ja kasutusmaksud	kõrgeimast määra- st 5–15 % vähem	kõrgeimast määra- st 15–25 % vähem	kõrgeimast määra- st 25–35 % vähem	kõrgeimast määra- st kuni 75 % vähem
Heitenormid	Euro-6d-temp-x <sup>(#)</sup>	Euro-6d-x <sup>(#)</sup>	Deklareeritud suurimad tege- likus liikluses tekkivate heitko- guste (RDE) väärtused <sup>(##)</sup> < 80 % kohaldatavatest heite piirnormidest	Heiteta sõidukid

<sup>(#)</sup> kus x võib olla tühi või üks järgmistest (EVAP, EVAP-ISC, ISC või ISC-FCM)

<sup>(##)</sup> NO<sub>x</sub> ja PN puhul, nagu on märgitud komisjoni rakendusmääruse (EL) 2020/683 <sup>(1)</sup>

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