

Käesolev dokument on vaid dokumenteerimisvahend ja institutsioonid ei vastuta selle sisu eest

► **B** EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 1999/62/EÜ,
17. juuni 1999,
raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest
(EÜT L 187, 20.7.1999, lk 42)

Muudetud:

		Euroopa Liidu Teataja		
		nr	lehekülg	kuupäev
► <u>M1</u>	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2006/38/EÜ, 17. mai 2006,	L 157	8	9.6.2006

Muudetud:

► <u>A1</u>	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
--------------------	---	-------	----	-----------



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

17. juuni 1999,

**raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate
infrastruktuuride kasutamise eest**

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 71 lõiget 1 ja artiklit 93,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut, ⁽¹⁾

võttes arvesse majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust, ⁽²⁾

võttes arvesse regioonide komitee arvamust, ⁽³⁾

vastavalt asutamislepingu artiklis 251 sätestatud menetlusele ⁽⁴⁾

ning arvestades, et:

- (1) liikmesriikide transpordiettevõtjate vahelise konkurentsi moonutamise kõrvaldamine eeldab maksusüsteemide ühtlustamist ja õiglaste mehhanismide loomist infrastruktuurikulude sissenõudmiseks vedajatelt;
- (2) neid eesmärke on võimalik saavutada ainult etappide kaupa;
- (3) maksusüsteeme on juba suudetud teataval määral ühtlustada nõukogu 19. oktoobri 1992. aasta direktiiviga 92/81/EMÜ mineraalõlide aktsiisimaksude struktuuri ühtlustamise kohta ⁽⁵⁾ ning nõukogu 19. oktoobri 1992. aasta direktiiviga 92/82/EMÜ mineraalõlide aktsiisimäärade ühtlustamise kohta ⁽⁶⁾;
- (4) Euroopa Kohus on oma 5. juuli 1995. aasta otsusega kohtuasjas C-21/94 ⁽⁷⁾ Euroopa Parlament v. nõukogu tühistanud nõukogu 25. oktoobri 1993. aasta direktiivi 93/89/EMÜ liikmesriikides kaupade autoveoks kasutatavate teatavate sõidukite suhtes kohaldatavate maksude kohta ning teatavate infrastruktuuride kasutamise eest kehtestatud tee- ja kasutusmaksude kohta, ⁽⁸⁾ säilitades siiski kõnealuse direktiivi toime, kuni nõukogu on vastu võtnud uue direktiivi; seetõttu asendatakse direktiiv 93/89/EMÜ käesoleva direktiiviga;
- (5) praeguses olukorras tuleks riiklike maksusüsteemide kohandamisel piirduda teatavat täismassi ületavate kommertsveokitega;
- (6) selleks tuleks ette näha liikmesriikide poolt praegu kohaldatavate sõidukimaksude või nende asemel kehtestatavate võimalike maksude miinimummäärad;

⁽¹⁾ EÜT C 59, 26.2.1997, lk 9.

⁽²⁾ EÜT C 206, 7.7.1997, lk 17.

⁽³⁾ Arvamus on esitatud 3. juunil 1999 (Euroopa Ühenduste Teatajas seni avaldamata).

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi 17. juuli 1997. aasta arvamus (EÜT C 286, 22.9.1997, lk 217), nõukogu 18. jaanuari 1999. aasta ühine seisukoht (EÜT C 58, 1.3.1999, lk 1) ja Euroopa Parlamendi 7. mai 1999. aasta otsus (Euroopa Ühenduste Teatajas seni avaldamata).

⁽⁵⁾ EÜT L 316, 31.10.1992, lk 12. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 94/74/EÜ (EÜT L 365, 31.12.1994, lk 46).

⁽⁶⁾ EÜT L 316, 31.10.1992, lk 19. Direktiivi on muudetud direktiiviga 94/74/EÜ. [1995] ECR I-1827.

⁽⁷⁾ EÜT L 36, 9.2.1988, lk 33. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 96/1/EÜ (EÜT L 40, 17.2.1996, lk 1).

⁽⁸⁾ EÜT L 279, 12.11.1993, lk 32.

▼B

- (7) tuleks soodustada maanteid vähem kahjustavate ja vähem saastavate sõidukite kasutamist maksude ja tasude diferentseerimise kaudu tingimusel, et diferentseerimine ei häiri siseturu toimimist;
- (8) teatavatel liikmesriikidel võib lubada ajutiselt miinimummääradest kõrvale kalduda, et hõlbustada kohanemist käesolevas direktiivis sätestatud nõuetega;
- (9) teatavate riigisiseste kohalike vedude suhtes, mis ei avalda olulist mõju ühenduse transporditurule, kohaldatakse praegu vähendatud sõidukimaksumäärasid; ladusa ülemineku tagamiseks tuleks liikmesriikidel lubada kehtestada ajutised erandid miinimummääradest;
- (10) liikmesriikidel peaks olema lubatud kohaldada vähendatud sõidukimaksumäärasid või maksuvabastusi selliste sõidukite puhul, mille kasutamine ei mõjuta ühenduse transporditurgu;
- (11) selleks et võtta arvesse teatavaid eriolukordi, tuleks ette näha kord, mille alusel võib lubada liikmesriigil säilitada muud maksuvabastused ja vähendatud maksumäärad;
- (12) praegusi konkurentsimoonusi ei ole võimalik kõrvaldada üksnes maksude või kütuseaktsiiside ühtlustamise kaudu; ent ajani, mil võetakse kasutusele tehniliselt ja majanduslikult asjakohasemad maksuvormid, saab konkurentsimoonusi piirata, võimaldades säilitada kiirteede tee- ja/või kasutusmaksud või need kehtestada; peale selle peaks liikmesriikidel olema lubatud kehtestada sildade, tunnelite ja mäekurude kasutusmaksed;
- (13) pidades silmas teatavatel teedel Alpides valitsevaid eritingimusi, võib liikmesriik loobuda kasutusmaksude süsteemi kohaldamisest oma kiirteevõrgu täpselt kindlaksmääratud osas, et võimaldada infrastruktuuriga seotud maksu kohaldamist;
- (14) tee- ja kasutusmaksud ei tohi olla diskrimineerivad ega tekitada sisepiiridel liigseid formaalsusi või takistusi; seepärast tuleks võtta piisavaid meetmeid, et tee- ja kasutusmaksed saaks maksta igal ajal ja erinevaid makseviise kasutades;
- (15) kasutusmaksude määrad peaksid sõltuma kõnealuse infrastruktuuri kasutusajast ja neid tuleks diferentseerida vastavalt sellele, milliseid kulutusi tuleb maanteeõidukitega seoses teha;
- (16) Kreekas registreeritud sõidukite suhtes tuleks ajutiselt kohaldada vähendatud kasutusmaksumäärasid, et võtta arvesse selle riigi geopoliitilisest seisundist tulenevaid raskusi;
- (17) tee- ja kasutusmaksude ühetaolise kohaldamise tagamiseks tuleks sätestada nende kohaldamisviiside teatavad eeskirjad, näiteks selle infrastruktuuri omaduste kohta, mille suhtes neid kohaldatakse, teatavate maksude maksimummäärade ja muude üldnõuete kohta, mida tuleb täita; kaalutud keskmised teemaksud peaksid olema seotud asjaomase infrastruktuurivõrgu ehitus-, kasutus- ja arenduskuludega;
- (18) liikmesriigid peaksid saama määrata teatava protsendi tee- või kasutusmaksust keskkonnakaitse ja transpordivõrkude tasakaalustatud arengu jaoks tingimusel, et see summa arvutatakse kooskõlas käesoleva direktiivi sätetega;
- (19) käesolevas direktiivis on nende liikmesriikide rahaühikutes väljendatud summad, kes võtavad kasutusele euro, kindlaks määratud 1. jaanuaril 1999, mil euro väärtus otsustati kooskõlas nõukogu 31. detsembri 1998. aasta määrusega (EÜ) nr 2866/98 konverteerimiskursside kohta euro ja nende liikmesriikide valuutade vahel, kes võtavad kasutusele euro; ⁽¹⁾ on asjakohane, et liikmesriigid, kes ei võta eurot kasutusele, vaatavad igal aastal omavääringus läbi käesolevas direktiivis esitatud summad ja vaja-

⁽¹⁾ EÜT L 359, 31.12.1998, lk 1.

▼B

duse korral kohandavad neid, et arvestada vahetuskurssides toimunud muudatusi; iga-aastased kohandused ei pruugi olla kohustuslikud, kui uute vahetuskursside kohaldamisest tulenev vahe jääb alla teatava protsendimäära;

- (20) tuleks kohaldada territoriaalsuse põhimõtet; kui teatavad lisatingimused on täidetud, võivad kaks või rohkem liikmesriiki teha koostööd ühise kasutusmaksude süsteemi sisseseadmiseks;
- (21) vastavalt proportsionaalsuse põhimõttele ja koosõlas asutamislepingu artikli 5 lõikega 3 piirdub käesolev direktiiv eesmärkide saavutamiseks vajaliku miinimumiga;
- (22) tuleb ette näha range ajakava käesoleva direktiivi sätete läbivaatamiseks ja nende võimalikuks kohandamiseks, et luua kitsam territoriaalne maksusüsteem,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

I PEATÜKK**Üldsätted***Artikkel 1*

Käesolevat direktiivi kohaldatakse artiklis 2 määratletud sõidukitele kehtestatavate sõiduki-, tee- ja kasutusmaksude suhtes.

Käesolev direktiiv ei mõjuta sõidukeid, mida kasutatakse vedudeks ainult liikmesriikide Euroopa-välistel territooriumidel.

Direktiiv ei mõjuta ka Kanaari saartel, Ceutal ja Melillal, Assooridel või Madeiral registreeritud sõidukeid, mida kasutatakse vedudeks ainult nendel territooriumidel või nende territooriumide vahel ning nende territooriumide ja Hispaania mandriosa ja Portugali mandriosa vahel.

Artikkel 2

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

▼M1

- a) *üleeuroopaline teedevõrk* - Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 1996. aasta otsuse nr 1692/96/EÜ (üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate ühenduse suuniste kohta) ⁽¹⁾ I lisa 2. jaos määratletud teedevõrk, mida on illustreeritud vastavate kaartidega. Kaardid vastavad kõnealuse otsuse regulatiivosas ja/või II lisa nimetatud seonduvatele jagudele;
- aa) *ehituskulud* - ehitusega seotud kulud, sealhulgas vajaduse korral järgmiste tegevuste rahastamiskulud:
 - uus infrastruktuur või uus infrastruktuuri parandamine (kaasa arvatud oluline teekonstruktsiooni remont) või
 - infrastruktuur või infrastruktuuri parandamine (kaasa arvatud oluline teekonstruktsiooni remont), mis on valminud mitte rohkem kui 30 aastat enne 10. juunit 2008, kui 10. juunil 2008 kehtib juba teemaksude korraldus, või on valminud mitte rohkem kui 30 aastat enne mis tahes uue teemaksude korralduse kehtestamist, mis on toimunud pärast 10. juunit 2008; enne nimetatud tähtaegu valminud infrastruktuuri või infrastruktuuri parandamise kulud võib samuti lugeda ehituskuludeks, kui

⁽¹⁾ EÜT L 228, 9.9.1996, lk 1. Otsust on viimati muudetud otsusega nr 884/2004/EÜ (ELT L 167, 30.4.2004, lk 1).

▼ M1

- i) liikmesriik on kehtestanud teemaksude korra, mis näeb ette nimetatud kulude katmise teemaksude süsteemi halduriga sõlmitud lepingu alusel või muude samaväärse toimega õigusaktide alusel, mis jõustuvad enne 10. juunit 2008, või
- ii) liikmesriik suudab tõendada, et asjaomase infrastruktuuri ehitamise põhjuseks oli asjaolu, et selle projekteeritud elueaks oli rohkem kui 30 aastat.

Igal juhul ei tohi arvesse võetavate ehituskulude summa ületada 10. juunil 2008 või uue teemaksu korralduse kehtestamise kuupäeval, kui see on hilisem kuupäev, kasutuses olevate infrastruktuuri komponentide käesoleval hetkel järele jäänud projekteeritud elueale proportsionaalselt vastavat summat.

Infrastruktuuri või infrastruktuuri parandamise kulud võivad hõlmata mis tahes spetsiifilisi infrastruktuuri kulusid, mis on kavandatud vähendama müraga seotud saastet või parandama teehotust, ning infrastruktuuri haldaja tegelikke makseid, mis ta on teinud, lähtudes sellistest objektiivsetest keskkonnakaalutlustest nagu kaitse pinnase saastumise eest;

- ab) *rahastamiskulud* - laenuintressid ja/või aktsionäride/osanike omakapitali tasuvus;
- ac) *oluline teekonstruktsiooni remont* - eekonstruktsiooni remont, välja arvatud selline remont, millest teekasutajatel enam kasu ei ole, nt kui parandustööd on asendatud uue kulumiskihi paigaldamisega või muude ehitustöödega;
- b) *teemaks* - kindlaksmääratud summa, mis tasutakse siis, kui sõiduk läbib artikli 7 lõikes 1 osutatud infrastruktuuri kahe punkti vahelise kindla vahemaa; summa sõltub läbitavast vahemaast ja sõiduki tüübist;
- ba) *kaalutud keskmine teemaks* - kindla ajavahemiku jooksul teemaksudest saadud kogutulu, mis on jagatud teedevõrgul, kus on selle ajavahemiku jooksul kehtestatud teemaks, läbitud sõidukikilomeetrite arvuga ning nii tulu kui ka sõidukikilomeetrid on arvatud sõidukite kohta, mille suhtes kohaldatakse teemaksu;
- c) *kasutusmaks* - kindlaksmääratud summa, mille tasumisel antakse sõidukile õigus kasutada kindla ajavahemiku jooksul artikli 7 lõikes 1 osutatud infrastruktuure;
- d) *sõiduk* - mootorsõiduk või poolhaagisautorong, mis on ette nähtud või mida kasutatakse ainult kaupade autoveoks ja mille suurim lubatud täismass on üle 3,5 tonni;
- e) *kategooriatesse EURO 0, EURO I, EURO II, EURO III, EURO IV, EURO V, EEV kuuluv sõiduk* - sõiduk, mis vastab käesoleva direktiivi 0 lisas sätestatud saaste piirväärtustele;
- f) *sõiduki tüüp* - kategooria, kuhu sõiduk kuulub vastavalt tema telgede arvule, mõõtmetele või massile või muule sõiduki klassifitseerimise viisile, mis kajastab sõiduki poolt teele põhjustatavaid kahjustusi, nt IV lisas sätestatud klassifitseerimissüsteem sõiduki poolt teele põhjustatavate kahjustuste põhjal, eeldusel et kasutatav klassifitseerimissüsteem põhineb sõiduki omadustel, mis on esitatud kõigis liikmesriikides kasutatavates sõiduki dokumentides või on visuaalselt nähtavad;
- g) *kontsessioonileping* - ehitustööde kontsessioonileping või teenuste kontsessioonileping, nagu need on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 31. märtsi 2004. aasta direktiivi 2004/18/EÜ (riiklike ehitustöölepingute, riiklike tarnelepingute ja riiklike teenuslepingute sõlmimise korra kohta) ⁽¹⁾ artiklis 1;

⁽¹⁾ ELT L 134, 30.4.2004, lk 114. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni määrusega (EÜ) nr 2083/2005 (ELT L 333, 20.12.2005, lk 28).

▼M1

- h) *kontsessiooni teemaks* - teemaks, mida nõuab sisse kontsessionäär kontsessioonilepingu alusel.

▼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,

▼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,

— *Iirimaa*:

vehicle excise duty,

— *Itaalia*:

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

▼A1

— *Küpros*:

Τέλη Κυκλοφορίας Οχημάτων,

— *Läti*:

transportlīdzekļa ikgadējā nodeva,

— *Leedu*:

- a) Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojo mokestis;

▼ A1

- 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,

▼ A1

- *Slovenia:*
letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila,
- *Slovakkia:*
cestná daň,

▼ B

- *Soome:*
varsinainen ajoneuvovero/egentlig fordonsskatt,
- *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 miinimummäärdest väiksemad, kuid mitte alla 65 %.

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

a) riigikaitstes ja kodanikukaitse tagamisel ning tuletõrje-, muus hädaabiteenistuses ja politseiteenistuses kasutatavad sõidukid ning teehooldeöödel 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 sõidukimaksumäärad. Neid vabastusi ja vähendatud maksumäärasid võib kohaldada ainult kõnealuses 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) ⁽¹⁾ 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.

⁽¹⁾ EÜT L 368, 17.12.1992, lk 38.

▼B

III PEATÜKK

Teemaksud ja kasutusmaksud

Artikkel 7

▼M1

1. Liikmesriigid võivad säilitada või kehtestada teemaksud ja/või kasutusmaksud üleeuroopalise teedevõrgu või selle võrgu osade suhtes ainult lõigetes 2 kuni 12 sätestatud tingimustel. See ei piira liikmesriikide õigust kohaldada asutamislepingu kohaselt teemakse ja/või kasutusmaksu teede suhtes, mis ei kuulu üleeuroopalisse teedevõrku, kaasa arvatud paralleelsed teed, millele võidakse liiklus üleeuroopalisest teedevõrgust kõrvale juhtida ja/või mis pakuvad kõnealuse võrgu teatud osadele otsest konkurentsi, või mootorsõidukite suhtes, mida ei ole üleeuroopalise teedevõrgu kontekstis hõlmatud mõistega “sõiduk”, eeldades, et teemaksude ja/või kasutusmaksude kehtestamine sellistele teedele ei ole rahvusvahelise liikluse suhtes diskrimineeriv ega too endaga kaasa konkurentsi moonutamist erinevate ettevõtjate vahel.

1a. Kui liikmesriik otsustab säilitada või võtta kasutusele teemaksud ja/või kasutusmaksud ainult üleeuroopalise teedevõrgu mõnel osal, siis ei tohi teiste teesade maksudest vabastamine (põhjusel, et teed on isoleeritud, seal on madal ummikute tekke või saastamise tase või et see osutub vajalikuks uue teemaksude korralduse kasutuselevõtmiseks) endaga kaasa tuua rahvusvahelise liikluse diskrimineerimist.

2. a) Liikmesriigid võivad säilitada või kehtestada teemaksud ja/või kasutusmaksud, mida kohaldatakse ainult sõidukitele, mille maksimaalne lubatud täismass on vähemalt 12 tonni. Kui liikmesriigid otsustavad kohaldada teemakse ja/või kasutusmaksu sõidukitele, mille maksimaalne lubatud täismass on alla nimeetatud piiri, kohaldatakse käesoleva direktiivi sätteid.
- b) Teemakse ja/või kasutusmaksu kohaldatakse kõikide sõidukite suhtes alates 2012. aastast.
- c) Liikmesriik võib punktis b sätestatud nõudest kõrvale kalduda, kui ta on arvamisel, et teemaksu kehtestamine sõidukitele, mille kogukaal on väiksem kui 12 tonni,
- mõjutab negatiivselt vaba liiklusvoogu, keskkonda, mürataset, ummikute teket või tervist või
 - põhjustab halduskulusid, mis on suuremad kui 30 % tekkinud lisatuludest.

3. Ühe teosa kasutamise eest ei saa ühegi kategooria sõidukilt korraga nõuda tee- ja kasutusmaksu. Liikmesriigid võivad siiski kehtestada teemaksud selliste teedevõrkude puhul, kus kohaldatakse sildade, tunnelite ja mäekurude kasutusmaksu.

4. Teemaksud ja kasutusmaksud ei tohi olla veoettevõtja riikkonnuse, veoettevõtja registrijärgse asukoha või sõiduki registrisse kandmise riigi või koha või veo lähtekoha või sihtkoha tõttu otseselt ega kaudselt diskrimineerivad.

4a. Liikmesriigid võivad ette näha vähendatud teemaksude määrad või kasutusmaksud või teha teemaksude või kasutusmaksude maksmise kohustusest erandeid sõidukite puhul, mis on nõukogu 20. detsembri 1985. aasta määruse (EMÜ) nr 3821/85 (autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta)⁽¹⁾ alusel vabastatud kohustusest paigaldada sõidumeerik ja seda kasutada, ning käesoleva direktiivi artikli 6 lõike 2 punktides a ja b hõlmatud juhtudel ja sätestatud tingimustel.

⁽¹⁾ EÜT L 370, 31.12.1985, lk 8. Määrust on viimati muudetud komisjoni määrusega (EÜ) nr 432/2004 (ELT L 71, 10.3.2004, lk 3).

▼M1

4b. Kuna maksustamisstruktuurid, mis hõlmavad allahindlust või teemaksude vähendamist sagedastele kasutajatele, võivad infrastruktuuri haldajale kaasa tuua tegeliku kokkuhoiu halduskulude arvelt, võivad liikmesriigid sellist allahindlust või maksude vähendamist lubada järgmistel tingimustel:

- see on vastavuses lõike 10 punktis a sätestatud tingimustega,
- see on kooskõlas asutamislepinguga, eelkõige selle artiklitega 12, 49, 86 ja 87,
- see ei moonuta konkurentsi siseturul,
- sellest tulenev maksustamisstruktuur on lineaarne, proportsionaalne, kõigile kasutajatele võrdselt kättesaadav ega tekita teistele kasutajatele lisakulusid kõrgemate teemaksude kujul.

Selline allahindlus või maksude vähendamine ei tohi mingil juhul ületada 13 % teemaksust, mida tasuvad samaväärsed sõidukid, millel ei ole õigust allahindlusele ega vähendatud maksule.

4c. Kõikidest allahindlust või maksude vähendamist käsitlevatest kavadest tuleb teavitada komisjoni, kes kontrollib nende vastavust lõigetele 4a ja 4b ning kiidab need heaks artikli 9c lõikes 2 osutatud korras.

▼B

5. Tee- ja kasutusmaks kohaldatakse ja kogutakse ning nende tasumist kontrollitakse nii, et see takistaks võimalikult vähe sujuvat liiklusvoogu ja oleks võimalik vältida kohustuslikku kontrolli ühenduse sisepiiridel. Selleks teevad liikmesriigid koostööd, et näha ette meetodid, mille abil vedajad saavad kõiki tavapäraseid makseviise kasutades tasuda kasutusmaks ööpäev läbi vähemalt põhilistes müügipunktides nii neid makse kohaldavates liikmesriikides kui ka neist väljaspool. Liikmesriigid näevad tee- ja kasutusmaksude maksekohtades ette piisavad tingimused, et säilitada tavapäraste liiklusohutusnõuete täitmine.

▼M1

6. Teemaksude ja/või kasutusmaksude kogumise kord ei tohiks asetada teedevõrku ebaregulaarselt kasutavaid kasutajaid ebaõiglaselt ebasoodsasse olukorda ei rahaliselt ega muul viisil. Eelkõige juhul, kui liikmesriik kogub teemaksu ja/või kasutusmaksu ainult sellise süsteemi alusel, mis nõuab sõidukile paigaldatava seadme kasutamist, peab liikmesriik sobiva sõidukile paigaldatava seadme tegema kättesaadavaks mõistliku haldus- ja majandusliku korra alusel.

▼B

7. Kasutusmaksud, sealhulgas halduskulud, määrab kõigi sõidukikategooriate puhul asjaomane liikmesriik tasemel, mis ei ületa II lisas sätestatud maksimummäärasid.

▼M1

▼B

8. Kasutusmaksu määrad peavad olema proportsionaalsed infrastruktuuri kasutusajaga.

Liikmesriik võib kohaldada kõnealuses riigis registreeritud sõidukite suhtes ainult aastasi maksumäärasid.

▼M1

9. Teemaksud põhinevad ainult infrastruktuuri kulude katmise põhimõttel. Täpsemalt, kaalutud keskmised teemaksud peavad olema seotud asjaomase infrastruktuurivõrgu ehituskuludega ning kasutus-, hooldus- ja arenduskuludega. Kaalutud keskmised teemaksud võivad samuti hõlmata turutingimustel põhinevat kapitalitulu või kasumimarginaali.

10. a) Ilma et see mõjutaks lõikes 9 osutatud kaalutud keskmisi teemakse, võivad liikmesriigid muuta teemaksumäärasid sellistel eesmärkidel nagu keskkonnakahjustustega võitlemine, liiklusummikute tekkimise vältimine, infrastruktuurile

▼ M1

tekitatavate kahjustuste vähendamine, asjaomase infrastruktuuri kasutamise optimeerimine või teeohutuse edendamine, eeldusel et selline muutmine

- on proportsionaalne taotletava eesmärgiga,
- on läbipaistev ja mittediskrimineeriv eelkõige veoettevõtja riikkondsuse, veoettevõtja registrijärgse asukoha või sõiduki registrisse kandmise riigi või koha või veo lähtekoha või sihtkohaga seoses,
- ei ole kavandatud tekitama teemaksust tulenevaid lisatulusid, iga tahtmatu tulude suurenemine (mille tagajärjel keskmised kaalutud teemaksud ei ole kooskõlas lõikega 9) peab olema tasakaalustatud muudetud teemaksu struktuuri korrigeerimisega kahe aasta jooksul alates aruandeaasta lõpust, mille jooksul lisatulu tekkis,
- on kooskõlas punktis b sätestatud maksimaalsete paindlikkuse piirmääradega.

b) Vastavalt punktis a sätestatud tingimustele võib teemaksu määrasid muuta järgmiselt:

- EURO heitgaasikategooriad, nagu on esitatud 0 lisas, kaasa arvatud PM ja NO_x tase, tingimusel et ükski teemaks ei ületa rohkem kui 100 % võrra teemaksu, mida nõutakse samaväärsete sõidukite eest, mille puhul on täidetud rangeimad heitgaasinormid, ja/või
- sõltuvalt päevaajast, nädalapäevast või aastaajast, tingimusel et
 - i) mis tahes teemaks ei ole rohkem kui 100 % suurem odavaima päevaaja, nädalapäeva või aastaaja ajal nõutavast teemaksust või
 - ii) kui odavaim periood on nullmääraga, ei ole kõige kallima päevaaja, nädalapäeva või aastaaja maksu lisamäär suurem kui 50 % teemaksu määra tasemest, mida muul juhul vastavale sõidukile kohaldatakse.

Liikmesriigid peavad teemaksu määrad viima hiljemalt 2010. aastaks kooskõlla esimeses taandes sätestatud määradega või kontsessioonilepingute korral nende uuendamisel.

Sellest hoolimata võivad liikmesriigid teha erandeid sellest nõudest, kui

- i) see kahjustab tõsiselt liikmesriigi territooriumil kehtiva teemaksude süsteemi sidusust;
- ii) asjaomase teemaksude süsteemi puhul ei ole tehniliselt praktiline niisugust eristamist kasutusele võtta või
- iii) see tooks kaasa kõige rohkem saastavate sõidukite kõrvalejuhtimise üleeuroopalisest teedevõrgust koos vastava mõjuga liiklusohutusele ja rahvatervisele.

Eranditest tuleb teavitada komisjoni.

c) Vastavalt punktis a sätestatud tingimustele võib teemaksu määrasid erandjuhtudel kõrget üleeuroopalist huvi pakkuvate eriprojektide korral muuta muul viisil, et tagada selliste projektide äriplane tasuvus, kui need konkureerivad otseselt muude transpordiliikidega. Sellest tulenev maksustamisstruktuur on lineaarne, proportsionaalne, avalikustatud, kõigile kasutajatele võrdsetel tingimustel kättesaadav ega tekita muudele kasutajatele lisakulusid kõrgemate teemaksude kujul. Enne kõnealuse maksustamisstruktuuri rakendamist

▼ M1

kontrollib komisjon selle vastavust käesolevas punktis sätestatud tingimustele.

11. Ilma et see piiraks artikli 9 lõigete 1 ja 1a kohaldamist, võib mägistes piirkondades asuvate infrastruktuuride korral ja pärast komisjoni teavitamist lisada teatud teelõikude teemaksudele hinnalisandi järgmistel erandjuhtudel:

- a) kui nendel teelõikudel esineb tõsiseid ummikuid, mis mõjutavad sõidukite vaba liikumist, või
- b) kui nende teelõikude kasutamisel tekitavad sõidukid märkimisväärset keskkonnakahju,

tingimusel et

- hinnalisandist tekkinud lisatulu investeeritakse üleeuroopalist huvi pakkuvatesse prioriteetsetesse projektidesse, mis on määratletud otsuse nr 884/2004/EÜ III lisas ja mis aitavad otseselt kaasa kõnealuste ummikute või keskkonnakahju vähendamisele ning mis asuvad samas transpordikoridoris teelõiguga, mille suhtes kehtestatakse hinnalisand,
- hinnalisand, mida võib kehtestada kooskõlas lõikega 10 muudetud teemaksudele, ei ületa 15 % kaalutud keskmisest teemaksust, mis arvutatakse vastavalt lõikele 9, välja arvatud juhul, kui tekkinud lisatulu investeeritakse üleeuroopalist huvi pakkuvate prioriteetsete projektide piiriülestele lõikudele, mis hõlmavad infrastruktuure mägistes piirkondades; sellisel juhul ei tohi hinnalisand olla suurem kui 25 %,
- hinnalisandi kohaldamisega ei kaasne kaubandusliku liikluse ebaõiglast kohtlemist võrreldes muude teekasutajatega,
- infrastruktuuri, mille suhtes tuleb hinnalisandit kohaldada, rahastamiskavad ja uue infrastruktuuri projekti tulude-kulude analüüs esitatakse komisjonile enne hinnalisandi kehtestamist,
- ajavahemik, mille jooksul hinnalisand kohaldub, määratletakse ja piiritletakse eelnevalt ning see peab olema kooskõlas rahastamiskavast tulenevate prognoositavate tuludega ja esitatud tulude-kulude analüüsiga.

Sellise korra kehtestamine uutele piiriülestele projektidele peab olema kokku lepitud asjaomaste liikmesriikide poolt.

Kui komisjon saab rahastamiskava liikmesriigilt, kes kavatseb kohaldada hinnalisandit, teeb komisjon sellise teabe kättesaadavaks artikli 9c lõikes 1 osutatud komiteele. Kui komisjon, toimides vastavalt artikli 9c lõikes 2 osutatud menetlusele, leiab, et kavandatav hinnalisand ei vasta käesolevas lõikes sätestatud tingimustele või kui ta leiab, et kavandataval hinnalisandil on märkimisväärne negatiivne mõju äärepoolsete piirkondade majanduslikule arengule, võib komisjon taotluse tagasi lükata või nõuda asjaomase liikmesriigi esitatud maksustamiskava muutmist.

12. Juhul, kui juht ei suuda kontrollimise korral esitada sõiduki dokumente, mis on vajalikud, et selgitada välja lõike 10 punkti b esimeses taandes osutatud teavet ja sõiduki tüüpi, võivad liikmesriigid kohaldada kõrgeimat maksumäära.

Artikkel 7a

1. Asjaomase infrastruktuuri võrgu või sellise võrgu selgelt määratletud osa suhtes kehtestatavate kaalutud keskmiste teemaksude tasamete kindlaksmääramisel võtavad liikmesriigid arvesse artikli 7 lõikes 9 nimetatud erinevaid kulusid. Arvesse võetavad kulud peavad vastama teedevõrgule või teedevõrgu osale, mille suhtes teemakse nõutakse, ja sõidukitele, millele teemaksu kohaldatakse. Liikmesriigid võivad valida

▼ **M1**

mitte katta neid kulusid teemaksudest saadavate tuludega või katta ainult teatud protsendi nendest kuludest.

2. Teemaksud määratakse kindlaks vastavalt artiklile 7 ja käesoleva artikli lõikele 1.

3. Liikmesriikide poolt pärast 10. juunit 2008 rakendatava uue teemaksude korralduse jaoks, mis ei hõlma teemaksude kontsessioonile andmist, arvestavad liikmesriigid kulusid, kasutades III lisas sätestatud üldpõhimõtetest lähtuvat metoodikat.

Uute kontsessioonile antavate, pärast 10. juunit 2008 rakendatavate teemaksude maksimaalne tase vastab tasemele, mis oleks saadud III lisas sätestatud üldpõhimõtetest lähtuvat metoodikat kasutades, või on sellest madalam. Sellise vastavuse hindamine tuleb teha mõistlikult pika võrdlusperioodi alusel, mis on sobiv kontsessioonilepingu laadiga.

Teemaksude korralduse suhtes, mis kehtib 10. juunini 2008 või millele on enne 10. juunit 2008 tulenevalt riigihanke protsessist saadud pakumised või antud vastused vastavalt läbirääkimiste menetlusele saadetud läbirääkimiste kutsetele, ei kohaldata käesolevas lõikes sätestatud kohustusi, kuni need korraldused kehtivad ja eeldusel et neid ei muudeta oluliselt.

4. Liikmesriigid esitavad vähemalt neli kuud enne uue teemaksude korralduse rakendamist komisjonile

a) teemaksude korralduse puhul, mis ei hõlma kontsessioonile antavaid teemakse

- ühikuväärtused ja muud näitajad, mida kasutatakse erinevate kuluühikute arvestamisel, ja
- selge teabe teemaksude süsteemiga hõlmataivate sõidukite kohta ning selle teedevõrgu või teedevõrgu osa geograafilise ulatuse, mida kasutatakse kuluarvestuses, samuti protsendi kuludest, mille katmist kavandatakse;

b) kontsessioonile antavaid teemakse hõlmava teemaksude korralduse puhul

- kontsessioonilepingud või selliste lepingute olulised muudatused,
- aluspõhimõtted, millele kontsessioonile andja kontsessioonilepingu teatistes on tuginenud, nagu on osutatud direktiivi 2004/18/EÜ VII B-losas; nimetatud aluspõhimõtted sisaldavad prognoositavaid kulusid, nagu need on määratletud artikli 7 lõikes 9 ja mida nähakse ette kontsessioonilepingu alusel, prognoositavat liikluskoormust sõidukitüüpide kaupa, kavandatavate teemaksude tasemeid ja kontsessioonilepinguga hõlmatud teedevõrgu geograafilist ulatust.

5. Samuti teavitavad liikmesriigid komisjoni vähemalt neli kuud enne rakendamist uute teemaksude korraldustest, mida kohaldatakse paralleelsete teede suhtes, millele võidakse liiklus üleeuroopalisest teedevõrgust kõrvale juhtida ja/või mis pakuvad kõnealuse võrgu teatud osadel, millele on kehtestatud teemaks, otsest konkurentsi. See teave sisaldab ka selgitust teemaksuga kaetud võrgu geograafilise ulatuse kohta, sõidukite kohta, millele see on kehtestatud, ja välja töötatud teemaksumäära kohta koos selgitusega, kuidas kõnealune määr kindlaks määrati.

6. Juhtudel, mille suhtes kohaldatakse lõikes 3 sätestatud kohustusi, esitab komisjon nelja kuu jooksul pärast lõikes 4 ette nähtud korras teabe saamist oma arvamuse, kas nimetatud kohustused on täidetud.

Lõikes 5 märgitud teemaksude korralduste kohta võib komisjon samuti arvamuse esitada, eelkõige mis seoses esitatud korralduste proportsionaalsuse ja läbipaistvusega ja nende tõenäolise mõjuga konkurentssile seoses siseturu ja kaupade vaba liikumisega.

Komisjoni arvamused tehakse kättesaadavaks artikli 9c lõikes 1 osutatud komiteele.

▼M1

7. Kui liikmesriik soovib kohaldada artikli 7 lõike 11 sätteid 10. juunil 2008 juba kehtivatele teemaksude korraldustele, esitab ta teabe, mis tõendab, et asjaomase infrastruktuuri suhtes kohaldatav kaalutud keskmine teemaks vastab artikli 2 punktile aa ning artikli 7 lõigetele 9 ja 10.

Artikkel 7b

Käesolev direktiiv ei mõjuta teemaksude süsteemi ja/või infrastruktuuri kasutusmaksu kasutusele võtvate liikmesriikide vabadust maksta asjakohast hüvitist kõnealuste maksude puhul, piiramata seejuures asutamislepingu artiklite 87 ja 88 kohaldamist.

▼B*Artikkel 8*

1. Kaks või rohkem liikmesriiki võivad teha koostööd kogu nende territooriumil kohaldatava ühise kasutusmaksude süsteemi sisseadmiseks. 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:

a) osalevad liikmesriigid määravad ühised kasutusmaksumäärad, mis ei ületa artikli 7 lõikes 7 osutatud maksimummäärasid;

▼M1

b) ühise kasutusmaksu tasumine võimaldab juurdepääsu võrkudele, mille on määratlenud osalevad liikmesriigid kooskõlas artikli 7 lõikega 1;

▼B

c) ühise süsteemiga võivad liituda muud liikmesriigid;

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

▼M1*Artikkel 8a*

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

▼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.

1a. Käesolev direktiiv ei takista liikmesriikidel mittediskrimineerivalt rakendada järgmist:

▼M1

- a) spetsiaalselt kehtestatud reguleerivad maksud, et vältida ajast ja kohast tingitud liiklusummikuid;
- b) reguleerivad maksud, mis on ette nähtud keskkonnamõjude, sealhulgas õhu halva kvaliteedi vastu võitlemiseks

eelkõige linnapiirkondade kõikidel teedel, kaasa arvatud linnapiirkondi läbivatel üleeuroopalisse teedevõrku kuuluvatel teedel.

2. Liikmesriigid otsustavad teede infrastruktuuri kasutusmaksudest saadud tulude kasutusvaldkonna. Võimaldamaks transpordivõrgu kui terviku arendamist tuleks kasutusmaksudest saadud tulusid kasutada transpordisektori hüvanguks ja kogu transpordisüsteemi optimeerimiseks.

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.

Artikkel 9b

Komisjon hõlbustab käesoleva direktiivi ja eelkõige III lisa rakendamisega seotud liikmesriikidevahelist dialoogi ja oskusteabe vahetust. Komisjon ajakohastab ja selgitab tehnilist arengut silmas pidades 0, III ja IV lisa ning inflatsiooni silmas pidades I ja II lisa artikli 9c lõikes 3 osutatud korras.

Artikkel 9c

1. Komisjoni abistab komitee.
 2. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 3 ja 7, võttes arvesse nimetatud otsuse artiklis 8 sätestatud.
 3. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse nimetatud otsuse artiklis 8 sätestatud.
- Otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõikes 6 sätestatud tähtajaks kehtestatakse kolm kuud.
4. Komitee võtab vastu oma töökorra.

▼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 *Euroopa Ühenduste Teatajas*; neid kurse hakatakse kohaldama alates järgneva kalendriaasta 1. jaanuarist.
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 vääringsusse jääb nende vahe alla 5 %.

▼ **M1***Artikkel 11*

Komisjon esitab hiljemalt 10. juuniks 2011 Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi rakendamisest ja mõjudest, võttes arvesse tehnoloogia arengut ja liiklustiheduse suundumusi – kaasa arvatud 3,5 kuni 12 tonni kaaluvate sõidukite kasutamine – ning hinnates selle mõjusid siseturule, sealhulgas ühenduse saared, raskesti ligipääsetavad ja ääre poolsed piirkonnad, hinnates samuti sektoris tehtud investeeringute taset ja direktiivi panust säästva transpordi poliitika eesmärkide saavutamisel.

Liikmesriigid edastavad komisjonile aruande jaoks vajaliku teabe hiljemalt 10. detsembriks 2010.

Komisjon esitab hiljemalt 10. juuniks 2008 pärast kõikide tegurite, sh keskkonna, müra, ummikute tekke ja tervisega seotud kulutuste kontrollimist kõikide väliskulude hindamiseks üldiselt rakendatava, läbi paistva ja arusaadava mudeli, mis on tulevikus aluseks infrastruktuuri maksude arvutamisele. Kõnealusele mudelile lisatakse mõjuanalüüs väliskulude arvesse võtmise kohta kõikide transpordiliikide puhul ja strateegia mudeli järkjärguliseks rakendamiseks kõikide transpordiliikide osas.

Vajaduse korral lisatakse aruandele ja mudelile Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitatavad ettepanekud käesoleva direktiivi edasiseks läbivaatamiseks.

▼ **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 nendesse 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.



0 LISA

SAASTE PIIRVÄÄRTUSED

1. Kategooria EURO 0 sõidukid

Süsinikmonooksiidi (CO) mass grammides kWh kohta	Süivesinike (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	Süivesinike (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 ⁽¹⁾
Kategooria EURO II sõiduk	4,0	1,1	7,0	0,15

⁽¹⁾ Tahkete osakeste saaste piirväärtuse osas kohaldatakse koefitsienti 1,7 kui mootori võimsus on 85 kW või vähem.

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

ESC katsega määratud süsinikmonooksiidi, süivesinike, lämmastikoksiidide ja tahkete osakeste erikaal ning ERL katsega määratud heitgaaside suitsusus ei tohi ületada järgmisi piirmäärasid ⁽¹⁾:

	Süsinikmonooksiidi (CO) mass grammides kWh kohta	Süivesinike (HC) mass grammides kWh kohta	Lämmastikoksiidide (NOx) mass grammides kWh kohta	Tahkete osakeste (PT) mass grammides kWh kohta	Heitgaaside suitsusus m ⁻¹
Kategooria EURO III sõiduk	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	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

⁽¹⁾ Katsetsüklil koosneb kindlaksmääratud kiiruse ja pöördemomendiga katsefaaside järjestusest mootori katsetamiseks püsiseisundis (ESC katse) või siirderežiimil (ETC ja ELR katse).

⁽²⁾ Mootorite puhul, mille silindrite töömaht on alla 0,7 dm³ ja mille nominaalkiirus on vähemalt 3 000 min⁻¹, on piirmäär 0,13.

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 vedrustu- sega ⁽¹⁾	Muud veotelje/veotelgede vedrustused
Kaks telge			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
Kolm telge			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
Neli telge			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537

⁽¹⁾ 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.

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 vedrustu- sega ⁽¹⁾	Muud veotelje/veotelgede vedrustused
2 + 1 telge			
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 vedrustu- sega ⁽¹⁾	Muud veotelje/veotelgede vedrustused
23	25	97	175
25	28	175	307
2 + 2 telge			
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
2 + 3 telge			
36	38	370	515
38	40	515	700
3 + 2 telge			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
3 + 3 telge			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

⁽¹⁾ 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.

▼B*II LISA***ARTIKLI 7 LÕIKES 7 NIMETATUD KASUTUSMAKSUDE MAKSIMUMMÄÄRAD EURODES, SEALHULGAS HALDUSKULUD****Aastamaks****▼M1**

	Kuni kolm telge	Vähemalt neli telge
EURO 0	1 332	2 233
EURO I	1 158	1 933
EURO II	1 008	1 681
EURO III	876	1 461
EURO IV ja vähem saastav	797	1 329

▼B**Kuu ja nädala kohta**

Kuu ja nädala maksimummäärad peavad olema proportsionaalsed infrastruktuuri kasutusajaga.

Päeva kohta**▼M1**

Päevane kasutusmaks on kõigi sõidukikategooriate puhul võrdselt 11 eurot.



M1

III LISA

KULUDE JAOTUSE JA TEEMAKSUDE ARVUTAMISE ÜLDPÕHIMÕTTED

Käesolevas lisas sätestatakse kaalutud keskmiste teemaksude arvutamise üldpõhimõtted, mis kajastavad artikli 7 lõiget 9. See kohustus siduda teemaksud kuludega ei piira liikmesriikide vabadust vastavalt artikli 7a lõikele 1 mitte katta kulusid täies mahus teemaksuga või liikmesriikide vabadust vastavalt artikli 7 lõikele 10 muuta konkreetsete teemaksude määrasid ⁽¹⁾.

Nimetatud põhimõtete kohaldamine peab olema täielikult kooskõlas muude ühenduse õiguse kohaste olemasolevate kohustustega, eelkõige kontsessioonilepingute sõlmimise nõuetega, mis on sätestatud direktiivis 2004/18/EÜ ja teistes riigihankeid käsitlevates ühenduse 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 riigisiseste 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 artikli 7a lõike 1 kohaselt), tuleb igas täpselt määratletud teedevõrgu osas kohaldada eraldiseisvat kuluarvestust. Liikmesriik võib oma teedevõrgu jagada mitmeks täpselt määratletud osaks ning iga osa suhtes kehtestada eraldiseisvad 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.
- 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.
- Raskete kaubaveokite poolt põhjustatud kulud jaotatakse objektiivselt ja läbipaistvalt, võttes arvesse raskete kaubaveokite liikluse osakaalu teedevõrgu koguliiklusest ja seonduvaid kulusid. Raskete kaubaveokite poolt

⁽¹⁾ Nimetatud sätted koos kulude katmise paindlike moodustega (vt punkt 2.1, kolmas taane) annavad piisava marginaali, et kehtestada sellised teemaksuäärad, mis on kasutajatele vastuvõetavad ja liikmesriigi transpordipoliitika konkreetsetele eesmärkidele kohandatud.

▼ **M1**

läbitud kilomeetreid võib sel eesmärgil korrigeerida objektiivselt põhjendatavate “samaväärsuskordajatega”, näiteks punktis 4 sätestatud samaväärsuskordajad ⁽¹⁾.

- Hinnangulise kapitalitulu või kasumimarginaali ette nähtud suurus peab olema turutingimustega põhjendatud ning seda võib muuta, et suurendada kolmandate lepinguosaliste motivatsiooni osutatava teenuse kvaliteedi-nõuete suhtes. Kapitalitulu hindamisel võib kasutada majandusnäitajaid, nagu IRR (investeeringu sisemine tasuvusläävi) 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.
- Nimetatud kulud jaotatakse raskete kaubaveokite liikluse 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.

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 maksmisüsteemide ehitus-, paigaldus- ja hoolduskulusid,
- teemaksu kogumissüsteemi igapäevase tegevuse, haldamise ja rakendamisega 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.

4. Kaubaveo osakaal liikluses, samaväärsuskordajad ja korrigeerimismehhanism

- Et asjakohaselt arvesse võtta kaubaveokite kasutamisest tulenevaid suurenenud infrastruktuuri ehitus- ja remondikuluseid, peab teemaksude arvutamine põhinema raskete kaubaveokite poolt tegelikult läbitud kilomeetrite või prognoositavalt läbitavate kilomeetrite osakaalul kogu liiklusest, mida võib soovi korral samaväärsuskordajatega korrigeerida.
- 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 ⁽¹⁾	Samaväärsuskordajad		
	Teekonstruktiooni remont ⁽²⁾	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

⁽¹⁾ Liikmesriigid võivad samaväärsuskordajate kohaldamisel arvesse võtta järkjärgulist teedeehitust või kasutada pikaajalisel elutsüklil põhinevat lähenemisviisi.

▼ **M1**

Sõidukiklass ⁽¹⁾	Samaväärsuskordajad		
	Teekonstruksiooni remont ⁽²⁾	Investeeringud	Iga-aastane hooldus
> 7,5 t, II klass	3,47	1	1
> 7,5 t, III klass	5,72	1	1

⁽¹⁾ Sõidukiklassi kindlakstegemise kohta vt IV lisa.

⁽²⁾ 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 korrigeerimismehhanismi, mille alusel teemakse korrapäraselt korrigeeritakse, et kõrvaldada prognoosimisel tehtud vigade tulemusena tekkinud kulude mis tahes ala- või ülekatmine.



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). Tekitatav 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 ⁽¹⁾		Muu vedrustuse tüübiga veoteljed		Kahjuklass	
Telgede arv ja suurim lubatud täismass (tonnides)		Telgede arv ja suurim lubatud täismass (tonnides)			
Minimaalselt	Maksimaalselt	Minimaalselt	Maksimaalselt		
Kaks veotelge					
7,5	12	7,5	12	I	
12	13	12	13		
13	14	13	14		
14	15	14	15		
15	18	15	18		
Kolm veotelge					
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		
Neli veotelge					
23	25	23	25		I
25	27	25	27		
27	29				
		27	29	II	
		29	31		
		31	32		
29	31				
31	32				

⁽¹⁾ Vedrustus tunnistatakse samaväärseks vastavalt määratlusele, mis on esitatud nõukogu 25. juuli 1996. aasta direktiivi 96/53/EÜ (millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maantesõidukitele 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).

▼ M1**Liigendsõidukid (poolhaagisautorongid ja autorongid)**

Õhkvedrustusega või sellega samaväärseks peetava vedrustusega veoteljed		Muu vedrustuse tüübiga veoteljed		Kahjuklass	
Telgede arv ja suurim lubatud täismass (tonnides)		Telgede arv ja suurim lubatud 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	II	
25	26	25	26		
26	28	26	28		
28	29	28	29		
29	31	29	31		
31	33	31	33		
33	36	33	36		
36	38				
2 + 3 telge					
36	38	36	38		III
38	40				
3 + 2 telge					
36	38	36	38	II	
38	40				
3 + 3 telge					
36	38	36	38	I	
38	40				
3 + 2 telge					
		38	40	III	
		40	44		
3 + 3 telge					
40	44	40	44	II	
		38	40		
3 + 3 telge					
40	44	40	44		