

EUROOPA PARLAMENT

2004



2009

Konsolideeritud õigusloomega seotud dokument

11.3.2009

EP-PE_TC1-COD(2008)0147

*****I**

EUROOPA PARLAMENDI SEISUKOHT

vastu võetud esimesel lugemisel 11. märtsil 2009. aastal eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/.../EÜ, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest (EP-PE_TC1-COD(2008)0147)

PE 422.062

ET

ET

EUROOPA PARLAMENDI SEISUKOHT

vastu võetud esimesel lugemisel 11. märtsil 2009. aastal

eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/.../EÜ, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse komisjoni ettepanekut¹,

võttes arvesse *Euroopa* Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust²,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras³

¹ ELT [...], [...], lk [...].

² ELT C 120, 28.5.2009, lk 47.

³ *Euroopa Parlamendi 11. märtsi 2009. aasta seisukoht.*

ning arvestades järgmist:

- (1) Säästva transpordi edendamine on ühise transpordipoliitika peamine eesmärk. Selleks tuleb vähendada transpordi negatiivset mõju ja eelkõige ummikuid, mis piiravad liikuvust, ning saastet, mis kahjustab tervist ja keskkonda, samuti tuleb vähendada transpordi mõju kliimamuutusele. Lisaks tuleb keskkonnakaitsenõudeid võtta arvesse *ühenduse* teiste poliitikavaldkondade, sealhulgas ühise transpordipoliitika määratlemisel ja rakendamisel. ***Ühtlasi tuleks tasakaalustatud viisil ühitada osana Lissaboni majanduskasvu ja tööhõive strategiast järgmised prioriteetsed eesmärgid, nimelt keskkonnakaitse, sotsiaalne ja majanduslik ühtekuuluvus ning ELi konkurentsivõime.***
- (2) Eesmärk vähendada transpordi negatiivset mõju tuleks saavutada viisil, millega ebaoproportsionaalselt ei tõkestataks liikumisvabadust, kuna see on suure majanduskasvu ja siseturu nõuetekohase toimimise huvides. ***Tuleks ka rõhutada, et väliskulude arvessevõtmise põhimõte on võrdväärne juhtimisvahendiga ning seda peaks seetõttu kasutama eesmärgiga innustada liiklejaid ja asjassepuutuvaid tööstussektoreid kasutama ja laiendama oma vastavat suutlikkust keskkonnasõbraliku transpordi valdkonnas, näiteks muutes sõitmisharjumusi või arendades edasi tehnoloogiat. On ülioluline, et leitaks moodused ja vahendid maanteetranspordi tekitatud kahju vähendamiseks, selle asemel et lihtsalt kasutada saadud tulu vastavate kulude katmiseks.***
- (3) Selleks et optimeerida transpordisüsteemi vastavalt, peab ühine transpordipoliitika kombineerima meetmeid, mille eesmärk on parandada transpordinfrastruktuuri ja -tehnoloogiad ning võimaldada transpordinõudluse tõhusamat juhtimist. Seepärast tuleks transpordisektoris täiendavalt kasutada põhimõtet „kasutaja maksab” ja arendada põhimõtet „saastaja maksab”.

- (4) *Direktiivi 1999/62/EÜ¹ artikliga 11 kutsuti komisjoni üles esitama mudel transpordiinfrastruktuuri kasutamise kaasnemise kõigi väliskulude hindamiseks, mis oleks aluseks infrastruktuurimaksu arvutamiseks tulevikus. Sellele mudelile lisatakse kõigi transpordiliikide väliskulude arvessevõtmise mõjuhindang ja strateegia mudeli järkjärguliseks rakendamiseks ning vajaduse korral ettepanekud kõnealuse direktiivi täiendamiseks.*
- (5) Selleks et liikuda säästva transpordipoliitika suunas, peaksid transpordihinnad paremini kajastama **|| mootorsõidukite**, rongide, lennukite või laevade **kasutusega** seotud **väliskulusid**. Selleks on vaja **sidusat ja ambitsioonikat** lähenemisviisi kõigile transpordiliikidele, võttes arvesse nende eripära.
- (6) *Muudes transpordiliikides peale maanteetranspordi on juba asunud väliskulusid arvesse võtma ning asjakohastes ühenduse õigusaktides on selline arvessevõtmine järkjärgult ette nähtud või vähemalt seda ei takistata. Süsinikdioksiidi heidetega tuleks tegeleda selle kaudu, et ka lennundus lisataks heitkogustega kauplemise süsteemi. Heitkogustega kauplemise süsteem hõlmab ka elektritootmist rongidele ning varsti lisatakse heitkogustega kauplemise süsteemi ka meretransport. Muid väliskulusid saab arvesse võtta lennujaamatasude kaudu, mida võib keskkonnamärgidest lähtudes diferentseerida, ning raudtee kasutamise eest makstavate infrastruktuuritasude kaudu vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivile 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta². Peale selle peaks komisjon lähemas tulevikus esitama ettepaneku esimese raudteepaketi ümbersõnastamise kohta, et viia sisse müraga seotud raudtee kasutustasude ühtlustatud süsteem.*
- (7) *Direktiivi 2001/14/EÜ artikli 7 kohaselt, milles sätestatakse raudtee infrastruktuuri kasutamise maksustamis põhimõtted, on juba võimalik ka väliskulusid arvesse võtta. Selleks, et moduleerida juurdepääsutasusid laiemalt ja võtta väliskulusid raudteesektoris täielikult arvesse, on siiski vaja täita eeltingimus, et ka maanteetranspordisektor rakendab väliskulude eest tasusid.*

¹ EÜT L 187, 20.7.1999, lk 42. ||

² EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29.

- (8) *Maanteetranspordisektoris kohaldatakse juba mitmeid makse ja tasusid, sealhulgas makse ja tasusid, millega hüvitatakse osaliselt sellised väliskulud nagu süsinikdioksiid, näiteks kütuse aktsiisimaksudega.*
- (9) Maanteetranspordisektoris on teemaksud kui vahemaal põhinevad maksud infrastruktuuri kasutamise eest õiglane ja tõhus majanduslik meede *säästva transpordipoliitika suunas liikumise* eesmärgi saavutamiseks, kuna sellised maksud on otseselt seotud infrastruktuuri kasutamisega ja neid võib diferentseerida sõltuvalt läbitavast vahemaast, sõidukite keskkonnanäitajatest ning sõidukite kasutuskohast ja – ajast, mistõttu saab kehtestada sellise maksumäära, mis kajastab sõidukite tegelikust teekasutusest tulenevaid saaste- ja ummikukulud. Lisaks ei moonutata teemaksudega konkurentsi siseturul, kuna neid makse peaksid kõik ettevõtjad päritolu- või asukohaliikmesriigist sõltumata maksma proportsionaalselt teevõrgu kasutamise intensiivsusega.
- (10) Mõjuhindang näitab, et selliste teemaksude kohaldamine, mis arvutatakse saastekulude ja ülekoormatud teede puhul ummikukulude alusel, ***võib edendada tõhusamat ja keskkonnasõbralikumat maanteetransporti või selle luua*** ning aidata saavutada kliimamuutuse mõju vähendamist käsitleva ***ELi*** strateegia eesmärgi. Teemaksud aitaksid vähendada ummikuid ja kohalikku saastet, kuna nendega soodustatakse keskkonnasõbralikumate sõidukitehnoloogiate kasutamist, optimeeritakse logistikat ja vähendatakse tühivedusid. See aitaks *olulisel määral* kaudselt kaasa kütusekulu vähendamisele ja kliimamuutuse vastu võitlemisele. Ülekoormatud teedel kasutatavad teemaksud, mille arvutamisel võetakse arvesse ummikukuludega seotud kuluelementi, ***saavad tõhusad olla ainult siis***, kui ***nad on osa tegevuskavast, mis hõlmab käesoleva*** direktiivi reguleerimisalast välja ***jäävate teiste liiklejatega seotud meetmeid, näiteks sarnaseid maksustamissüsteeme või võrdväärse mõjuga meetmeid, nagu liikluspiirangud ja rohkem kui ühe sõitjaga sõidukite sõiduread. Seni ei ole siiski veel piisavalt tõestatud, et sellised teemaksud oleksid transpordiliikide vahelises jaotuses olulisi muudatusi esile kutsunud.***

- (11) ■ Väliskulude maksustamise kaudu viiakse ellu saastaja-maksab-põhimõtet, aidates nii ühtlasi väliskulusid vähendada.
- (12) Mudeliga, mille komisjon kavandas ■ väliskulude arvutamiseks, on ette nähtud usaldusväärsed meetodid ja mitmed ühikuväärtused, mille saab teemaksude arvutamisel juba aluseks võtta.
- (13) **Keskpikas perspektiivis tuleks teha jõupingutusi, et lähendada väliskulude arvutamise meetodeid kõikides Euroopa maksustamissüsteemides, eesmärgiga anda Euroopa maanteevedajatele selgeid hinnasignaale, mis toimiksid stiimulina nende käitumise optimeerimisel.**
- (14) Jätkuvalt on ebaselge, millised on diferentseeritud kasutusmaksude jõustamiseks nõutavate süsteemidega seotud kulud ja eelised väikese liiklusega teedel. Kuni ebaselguse kõrvaldamiseni tundub ühenduse tasandil olevat kõige sobivam paindlik lähenemisviis. Sellise paindliku lähenemisviisiga jäetakse liikmesriikide otsustada, kas ja millistel teedel kehtestada väliskulumaks lähtuvalt teedevõrgu kohalikest ja riigisisestest eripäradest.
- (15) Ajapõhiseid kasutusmaksu ja teemaksu ei tohiks liikmesriigi territooriumil samaaegselt kohaldada, et vältida maksustamiskavade killustamist, millel oleks negatiivne mõju transporditööstusele, v.a teatavatel konkreetsetel juhtudel, kui see on vajalik tunnelite, sildade või mägedes läbipääsude ehitamise rahastamiseks.
- (16) Ajapõhiste kasutusmaksudega, mida kogutakse päeva-, nädala-, kuu- ja aastapõhise määra alusel, ei tohiks diskrimineerida juhukasutajaid, kuna suur hulk sellised kasutajaid on tõenäoliselt välismaised vedajad. Seepärast tuleks kehtestada üksikasjalikum päeva-, nädala-, kuu- ja aastapõhiste määrade omavaheline suhe. **Tõhususe ja õigluse huvides tuleks ajapõhiseid kasutusmaksu pidada üleminekuvahendiks infrastruktuuri kasutustasudele. Seetõttu tuleks kaaluda ajapõhiste kasutusmaksude süsteemide järkjärgulist kaotamist. Liikmesriikidele, kellel on välispiir kolmandate riikidega, tuleks lubada teha erandeid sellest sättest, et nad saaksid jätkata ajapõhiste kasutusmaksude kohaldamist piiriületuskohtades järjekorras seisvate raskete kaubaveokite suhtes.**

- (17) Tuleks vältida seda, et üleeuroopaliste võrkude ja rahvusvaheliseks liikluseks kasutada võidavate teevõrkude muude osade maksustamiskavad oleksid ebajärjekindlad. Seepärast tuleks kohaldada samu maksustamispõhimõtteid kogu linnadevaheliste teede võrgu suhtes.
- (18) Läbitud vahemaal põhinevatele teemaksudele peaks olema lubatud lisada väliskuluelement, mis põhineb liiklusest tulenevatel õhu- ja mürasaastekuludel. Samuti peaks olema võimalik sisse nõuda ülekoormatud teede ja tippkoormusega seonduvaid ummikukuluseid, mida kantakse tavaliselt kohalikul tasandil. Infrastruktuurikuludele tuleks lubada lisada teemaksudes sisalduv väliskuluelement, tingimusel et kulude arvutamisel järgitakse teatavaid tingimusi, et vältida liigset maksustamist.
- (19) Selleks et paremini kajastada liiklusest tulenevaid õhu- ja mürasaastekulusid ning ummikukuluseid, peaks väliskulumaks erinema sõltuvalt teeliigist, sõidukiliigist ja ajavahemikust, nt päevasest, nädalasest või aastaajast tingitud tippkoormuse ajast ja tippkoormusevälisest ajast ning ööajast.
- (20) Siseturu sujuvaks toimimiseks on vaja ühenduse raamistikku, millega tagatakse, et liiklusest tulenevate õhu- ja mürasaastekulude ning ummikukulude alusel kehtestatavad teemaksud on läbipaistvad, proportsionaalsed ja mittediskrimineerivad. Selleks on seoses väliskuludega vaja ühiseid maksustamispõhimõtteid, arvutusmeetodeid ja ühikuväärtusi, mis põhinevad tunnustatud teaduslikel meetoditel, ning meetmeid, mille alusel teatatakse ja esitatakse komisjonile aruanded teemaksukavade kohta.
- (21) Asutus, kes kehtestab väliskulumaksu, ei tohiks olla huvitatud liiga kõrge maksumäära kehtestamisest ja ta peaks seetõttu olema sõltumatu organist, kes kogub teemaksu ja haldab teemaksust saadavat tulu. Kogemused on näidanud, et üleeuroopaliste võrkude prioriteetsete projektide rahastamiseks mägistes piirkondades kehtestatud teemaksu hinnalisand ei ole ■ praktiline lahendus, kui **transpordikoridori määratlus ei vasta tegelikule liiklusvoole**. Sellise olukorra leevendamiseks **peaks transpordikoridor, mille jaoks hinnalisandit võib** lubada, **hõlmama eelkõige teelõike, mille puhul hinnalisandi kehtestamine tooks kaasa liikluse ümbersuundumise asjaomase prioriteetse projekti suunas**.

- (22) Selleks et seada esikohale üleeuroopalise huviga seonduvate prioriteetsete projektide ehitamine, peaksid liikmesriigid, kellel on võimalus kohaldada hinnalisandit, kasutama seda võimalust enne väliskulumaksu kohaldamist. Selleks et vältida *liiklejate* liigset maksustamist, ei tohiks väliskulumaksu kombineerida hinnalisandiga, v.a juhul, kui väliskulud on suuremad kui juba kehtestatud hinnalisand. Sel juhul on seega asjakohane, et hinnalisandi summa arvestatakse maha väliskulumaksust.
- (23) Diferentseeritud väliskulumaksu kohaldamise korral oleks infrastruktuurimaksu diferentseerimine ummikute vähendamiseks, infrastruktuuri kasutamise optimeerimiseks, *infrastruktuurikahjude minimeerimiseks* või liiklusohutuse *parandamiseks* liigne koorem teatavatele *liiklejate* kategooriatele ja seda tuleks seega vältida.
- (24) Hinnaalandusi ja -vähendusi ei tohiks lubada seoses väliskulumaksuga, kuna sellega kaasneks märkimisväärne oht, et teatavaid *liiklejate* kategooriaid diskrimineeritaks põhjendamatult.
- (25) Väliskulude maksustamine teemaksu abil aitab tõhusamalt mõjutada transpordiga seotud otsuseid, kui *liiklejad* on kõnealustest kuludest teadlikud. Sellised kulud tuleks eraldi välja tuua teemaksusüsteemi halduri esitataval *arusaadaval* väljavõttel, arvel või samaväärsel dokumendil. Lisaks võimaldatakse selliste dokumentidega vedajatel väliskulumaksu lihtsamalt saatjale või teistele klientidele üle kanda.
- (26) Elektrooniliste teemaksusüsteemide kasutamine on oluline, et vältida sujuva liikluse segamist ja negatiivset mõju kohalikule keskkonnale, mida tekitavad järjekorrad teemaksu kogumise kabiinide juures. Seepärast on asjakohane tagada, et ***infrastruktuuri- ja*** väliskulumaksu kogutakse kõnealuse süsteemi abil kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiviga 2004/52/EÜ ühenduse elektroonilise maanteemaksu koostalitlusvõime kohta,¹ millega on ette nähtud asjakohased ja proportsionaalsed meetmed selle tagamiseks, et elektrooniliste teemaksusüsteemide rakendamisel käsitletakse nõuetekohaselt tehniliste, õiguslike, kaubanduslike, andmekaitse ja privaatsusega seotud küsimusi. Lisaks tuleks sellised süsteemid kavandada ilma teeäärsete tõkkepuudeta ja viisil, mis võimaldaks seda väikeste kuludega laiendada paralleelteedele. Samas tuleks siiski ette näha üleminekuperiood, et võimaldada teha vajalikke kohandusi.

¹ ELT L 166, 30.4.2004, lk 124.

- (27) *On oluline, et käesoleva direktiivi eesmärk saavutataks viisil, mis ei kahjusta siseturu nõuetekohast toimimist. Lisaks on oluline vältida olukorda, kus raskeveokite juhte koormatakse kabiinidesse paigaldatava üha suurema hulga mitteühilduva ja kalli elektroonikaga ja neil on oht selle kasutamisel vigu teha. Tehnoloogia vohamine on vastuvõetamatu. Seetõttu tuleks võimalikult kiiresti saavutada ühenduses teemaksusüsteemide koostalitlusvõime, nagu on sätestatud direktiivis 2004/52/EÜ. Tuleks teha jõupingutusi, et piirata seadmete arvu sõidukis ühele, mis võimaldab kohaldada eri liikmesriikides kehtivaid erinevaid määrasid.*
- (28) *Komisjon peaks võtma kõik vajalikud meetmed, et tagada 2010. aasta lõpuks tõeliselt koostalitlusvõimelise süsteemi kiire kasutuselevõtt vastavalt direktiivile 2004/52/EÜ.*
- (29) *Õigusliku selguse huvides tuleks täpsustada, kus on lubatud reguleerivad maksud, mis on spetsiaalselt kavandatud liiklusummikute vähendamiseks või keskkonnamõju leevendamiseks, sealhulgas halva õhukvaliteedi parandamiseks.*
- (30) *Liikmesriikidel peaks olema võimalik kasutada üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) eelarvevahendeid ja struktuurifonde, et parandada transpordi infrastruktuure eesmärgiga vähendada transpordi väliskulusid üldiselt ja rakendada käesoleva direktiivi sätetest tulenevate maksude kogumiseks elektroonilisi maksukogumismehhanisme.*

- (31) Kooskõlas *käesoleva* direktiivi *transpordipoliitika* eesmärkidega tuleks väliskulumaksust saadavat lisatulu kasutada ***võimaluse korral eelkõige maanteetranspordi väliskulude vähendamiseks ja kaotamiseks. Seda võib kasutada ka*** säästva liikuvuse üldiseks edendamiseks. Seepärast peaksid sellised projektid keskenduma tõhusa hinnakujunduse võimaldamisele, maanteetranspordist tuleneva saaste vähendamisele tekkekohas ja selle mõju leevendamisele, ***maantee sõidukite süsinikdioksiidi-*** ja energiatõhususe näitajate parandamisele ning transpordikasutajate jaoks ***olemasoleva maanteede infrastruktuuri parandamisele või*** alternatiivse infrastruktuuri arendamisele. Sellised projektid hõlmavad näiteks keskkonnasõbralikele sõidukitele keskenduvat teadus- ja arendustegevust ning transporti käsitlevate selliste tegevuskavade rakendamist, mis on ette nähtud nõukogu 27. septembri 1996. aasta direktiiviga 96/62/EÜ välisõhu kvaliteedi hindamise ja juhtimise kohta¹ ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. juuni 2002 aasta direktiiviga 2002/49/EÜ, mis on seotud keskkonnamüra hindamise ja kontrollimisega,² ning mis võivad sisaldada meetmeid liiklusest tuleneva müra- ja õhusaaste leevendamiseks suurte infrastruktuuride ümbruses ja linnastutes. Kõnealuse tulu eraldamine ei vabasta liikmesriike asutamislepingu artikli 88 lõikes 3 sätestatud kohustusest teavitada komisjoni teatavatest *siseriiklikest* meetmetest ega mõjuta asutamislepingu artiklite 87 ja 88 alusel algatatud menetluste tulemust.
- (32) Selleks et edendada teemaksukordade koostalitusvõimet, tuleks ***ergutada liikmesriikide vahelist*** koostööd ühise teemaksusüsteemi kehtestamisel kooskõlas teatavate tingimustega. ***Komisjon peaks toetama liikmesriike, kes soovivad teha koostööd, et kehtestada nende territooriumil kohaldatav ühine teemaksusüsteem.***

¹ EÜT L 296, 21.11.1996, lk 55. ||

² EÜT L 189, 18.7.2002, lk 12.

- (33) Komisjon peaks õigeaegselt saatma || Euroopa Parlamendile ja nõukogule põhjaliku hinnangu, milles käsitletakse nende liikmesriikide kogemusi, kes kohaldavad väliskulumaksu kooskõlas käesoleva direktiiviga. Samuti peaks kõnealune hinnang sisaldama kliimamuutuse mõju vähendamise strateegia *edu analüüsi*, *sealhulgas edu analüüsi* kliimamuutusega seotud ühise kütusemaksu elemendi *määratlemisel* nõukogu 27. oktoobri 2003. aasta direktiivis 2003/96/EÜ (millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühenduse raamistik)¹ ja ka raskete kaubaveokite *kasutatava kütuse puhul*. ***Tuleks ka anda igakülgne hinnang väliskulude arvestamisele kõikide muude transpordiliikide puhul, mis oleks aluseks edasistele selleteemalistele õigusloomega seotud ettepanekutele. See peaks tagama õiglase ja konkurentsivõimelise väliskulude arvestamise süsteemi juurutamise, milles välditakse siseturu moonutamist kõikide transpordiliikide puhul.***
- (34) Nõukogu 11. juuli 2006. aasta määruse (EÜ) nr 1083/2006 (millega nähakse ette üldsätted Euroopa Regionaalarengu Fondi, Euroopa Sotsiaalfondi ja Ühtekuuluvusfondi kohta ||² artikli 55 lõikega 2 on ette nähtud, et tulusa projekti puhul tuleb vahetult kasutajate kaetud maksudest saadavat tulu võtta arvesse rahastamise puudujääkide kindlaksmääramisel. Kuna aga väliskulumaksust saadav tulu eraldatakse projektideks, mille eesmärk on vähendada maanteetranspordist tulenevat saastet tekkekohas ja leevendada selle mõju, parandada sõidukite *süsinikdioksiidi-* ja energiatõhususenäitajaid ning *parandada* transpordikasutajate jaoks *olemasolevaid maanteede infrastruktuure või arendada* alternatiivseid infrastruktuure, ei tohiks kõnealust maksu võtta arvesse rahastamise puudujääkide arvutamisel.
- (35) Kõnealuse direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta kooskõlas nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusega 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused³.

¹ ELT L 283, 31.10.2003, lk 51. ||

² ELT L 210, 31.7.2006, lk 25. ||

³ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23. ||

- (36) *Komisjonile tuleks eelkõige anda volitus kohandada 0, III, IIIa ja IV lisa vastavalt tehnika ja teaduse arengule ning I, II ja IIIa lisa vastavalt inflatsioonile. Kuna need on üldmeetmed ja nende eesmärk on muuta direktiivi 1999/62/EÜ vähemolulisi sätteid, tuleb need vastu võtta vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.*
- (37) *Kuna käesoleva direktiivi eesmärki, nimelt edendada väliskuludel põhinevat diferentseeritud maksustamist kui transpordi säästvamaks muutmise vahendit, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning arvestades transpordi olulist piiriülest mõõdet, on seda parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale,*

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 1999/62/EÜ muudetakse järgmiselt:

- 1) artikli 2 punktid b ja ba asendatakse järgmisega:
 - „b) „teemaks” – kindlaksmääratud summa, mida makstakse sõidukipõhiselt lähtudes teataval infrastruktuuril läbitud vahemaast ja ning mis koosneb infrastruktuurimaksust ja/või väliskulumaksust;

- ba) „infrastruktuurimaks” – teemaksu kaudu sissenõutav maks, mille eesmärk on katta *ühe või, juhul kui tegemist on ühise infrastruktuuriprojektiga, mitme liikmesriigi* kulusid seoses infrastruktuuriga;
- bb) „väliskulumaks” – teemaksu kaudu sissenõutav maks, mille eesmärk on katta liikmesriikide kulusid seoses liiklusest tuleneva *õhu- ja mürasaastega*;
- bc) „liiklusest tulenevad õhusaastekulud” – sõiduki kasutamise ajal teatavate kahjulike õhku paisatavate heitgaaside põhjustatud kahjuga seotud kulud;
- bd) „liiklusest tulenevad mürakulud” – sõiduki tekitatud või sõiduki ja teekatte koostoimel tekkivast müra põhjustatud kahjuga seotud kulud;

I

- be) „kaalutud keskmine infrastruktuurimaks” – kindla ajavahemiku jooksul infrastruktuurimaksudest saadud kogutulu, mis on jagatud kõnealusel perioodil infrastruktuurimaksuga maksustamisele kuuluvatel teelõikudel läbitud sõidukilomeetrite arvuga;
- bf) „kaalutud keskmine väliskulumaks” – kindla ajavahemiku jooksul väliskulumaksudest saadud kogutulu, mis on jagatud kõnealusel perioodil väliskulumaksuga maksustamisele kuuluvatel teelõikudel läbitud sõidukilomeetrite arvuga;”;

2) artiklid 7, 7a ja 7b asendatakse järgmisega:

„Artikkel 7

1. Liikmesriigid võivad säilitada või kehtestada teemaksud ja/või kasutusmaksud *üleeuroopalises* teedevõrgus või *oma teedevõrgu osades, mida reeglina läbib olulise mahuga rahvusvaheline kaubaveoliiklus*, käesoleva artikli lõigetes 2, 3 ja 4 ning artiklites 7a–7j sätestatud tingimustel.
2. Liikmesriigid ei kehtesta oma territooriumil *korraga tee- ja* kasutusmaksu. Liikmesriigid, kes kehtestavad kasutusmaksu oma teedevõrgus, võivad siiski kehtestada teemaksu sildade, tunnelite ja mäekurude kasutamise eest.
3. Teemaksud ja kasutusmaksud ei tohi olla vedaja riikkondsuse, vedaja asukohaliikmesriigi või kolmandast riigist asukohariigi, sõiduki registrisse kandmise liikmesriigi või kolmanda riigi ega veo lähtekoha või sihtkoha tõttu otseselt ega kaudselt diskrimineerivad.
4. Liikmesriigid võivad ette näha vähendatud teemaksumäärad või kasutusmaksud või teha erandeid teemaksude või kasutusmaksude maksmise kohustusest nende sõidukite puhul, mis on nõukogu 20. detsembri 1985. aasta määruse (EMÜ) nr 3821/85 (*autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta*)* alusel vabastatud kohustusest paigaldada sõidumeerik ja seda kasutada, ning käesoleva direktiivi artikli 6 lõike 2 punktides a ja b hõlmatud juhtudel ja sätestatud tingimustel.

5. Liikmesriigid võivad kuni 31. detsembrini 2011 kohaldada teemakse ja/või kasutusmakse ainult selliste sõidukite suhtes, mille maksimaalne lubatud täismass on vähemalt 12 tonni. Alates 1. jaanuarist 2012 kohaldatakse teemakse ja/või kasutusmakse kõikide artikli 2 punkti d kohaste sõidukite suhtes, v.a juhul, kui liikmesriik leiab, et kohaldamisala laiendamine väiksema kui 12-tonnise maksimaalse lubatud täismassiga sõidukitele*.

■

Artikkel 7a

1. Kasutusmaksud on vastavuses infrastruktuuri kasutusaja kestusega ning need võib kehtestada päeva, nädala, kuu ja aasta kohta. ■ Igakuine maksumäär on **kuni 10 % aastasest maksumäärast**, nädalane maksumäär on **kuni 5 % aastasest maksumäärast ja päevane maksumäär on kuni 2 % aastasest maksumäärast**.

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

*

Täiendada õigusloomemenetluse edasises staadiumis.

Artikkel 7b

1. Infrastruktuurimaks põhineb ainult infrastruktuuri kulude katmise põhimõttel. Kaalutud keskmine infrastruktuurimaks peab olema seotud asjaomase infrastruktuurivõrgu ehitus-, kasutus-, hooldus- ja arenduskuludega **ning ohutusnõuete järgimise kuludega**. Kaalutud keskmine infrastruktuurimaks võib ka hõlmata turutingimustel põhinevat kapitalitulu või kasumimarginaali.
2. Väliskulumaksu puhul võetakse aluseks liiklusest tulenevaid õhu- ja mürakulusid või mõlemat kululiiki. Ülekoormatud teelõikude puhul võib väliskulumaks hõlmata ka ummikukulusid ajavahemikel, mil kõnealused teelõigud on tavaliselt ummistunud.
3. Arvesse võetavad kulud peavad vastama teedevõrgule või teedevõrgu osale, kus teemakse nõutakse, ja sõidukitele, mille suhtes teemaksu kohaldatakse. Liikmesriigid võivad otsustada sisse nõuda üksnes teatava protsendi nendest kuludest.

Artikkel 7c

1. Väliskulumaks erineb vastavalt tee liigile ja EURO heitgaasiklassile (**IIIa lisa, tabel 1**), samuti ka vastavalt ajavahemikule juhtudel, kui maks hõlmab ummikukulusid või liiklusest tulenevaid mürakulusid.

2. Väliskulumaksu suurus kehtestatakse sõidukiklassi, teeliigi ja ajavahemiku iga kombinatsiooni puhul kooskõlas lisa IIIa esitatud miinimumnõuetega, ühiste valemitega ja maksimaalsete maksustavate väliskuludega.
3. ***Väliskulumaksu ei kohaldata sõidukitele, mis vastavad tulevastele EURO heitgaasinormidele enne vastavates eeskirjades sätestatud kohaldamise kuupäevi.***
4. Väliskulumaksu suuruse kehtestab ***iga liikmesriik ise. Kui liikmesriik määrab nimetatud ülesande täitmiseks ametiasutuse, on*** kõnealune asutus **■** õiguslikult ja rahaliselt sõltumatu ***organist***, kelle ülesanne on hallata ja ***koguda kõnealust*** maksu või selle osa. **■**

Artikkel 7d

1. Liikmesriigid kasutavad infrastruktuurimaksu arvutamisel metoodikat, mis tugineb lisa III kohastele arvutamise üldpõhimõtetele.
2. Kontsessiooni teemaksude puhul vastab maksimaalne infrastruktuurimaks summale, mis oleks saadud lisa III kohastele arvutamise üldpõhimõtetele tugineva metoodika kasutamisel saadud summaga, või on sellest väiksem. Vastavust hinnatakse kõnealuse kontsessioonilepingu laadile vastava, põhjendatud pika võrdlusperioodi alusel.

3. Teemaksukorra suhtes, mis kehtis 10. juunil 2008 või mille puhul saadi enne 10. juunit 2008 riigihankemenetluse raames pakkumised või anti vastused vastavalt läbirääkimismenetlusele saadetud läbirääkimiskutsetele, ei kohaldata lõikes 1 ja 2 sätestatud kohustusi tingimusel, et kõnealune kord kehtib ja eeldusel, et seda ei muudeta oluliselt.

Artikkel 7e

1. Mägiste piirkondade **ning linnastute** infrastruktuuriga seotud erandjuhtudel ja pärast komisjoni teavitamist võib **teemaksu** hinnalisandi lisada sellistel teatavatel teelõikudel sissenõutavale infrastruktuurimaksule, kus on pidevalt || ummikud või mida kasutavad sõidukid põhjustavad märkimisväärset keskkonnakahju, tingimusel et:
 - a) hinnalisandist tekkinud lisatulu investeeritakse selliste || projektide rahastamisse ||, mis on **kavandatud säästva liikuvuse edendamiseks** ja mis aitavad otseselt kaasa kõnealuste ummikute või keskkonnakahju vähendamisele ning mis asuvad samas transpordikoridoris teelõiguga, mille suhtes kehtestatakse hinnalisand;
 - b) hinnalisand ei ületa 15 % kaalutud keskmisest infrastruktuurimaksust, mis arvutatakse vastavalt artikli 7b lõikele 1 ja artiklile 7d, välja arvatud juhul, kui tekkinud lisatulu investeeritakse **kavandatud säästva liikuvuse edendamiseks** projektide piiriülestesse lõikudesse, mis hõlmavad infrastruktuure mägistes piirkondades; sel juhul ei või hinnalisand olla suurem kui 25 %;
 - c) hinnalisandi kohaldamisega ei kaasne kaubandusliku liikluse ebaõiglast kohtlemist võrreldes muude **liiklejatega**;

- d) andmed hinnalisandi täpse kohaldamiskoha kohta ja tõendid punktis a osutatud **projektide** rahastamise otsuse kohta esitatakse komisjonile enne hinnalisandi kohaldamist; ning
- e) ajavahemik, mille jooksul hinnalisandit kohaldatakse, määratletakse ja piiritletakse eelnevalt ning eeldatavate tulude poolest peab see olema kooskõlas hinnalisandist saadavast tulust kaasrahastatavate projektide rahastamiskavadega ja tulude-kulude analüüsiga.

Esimest lõiku kohaldatakse uute piiriüleste projektide suhtes sõltuvalt kõigi kõnealusesse projekti kaasatud liikmesriikide kokkuleppest.

- 2. Pärast komisjoni teavitamist võib hinnalisandit kohaldada ka sellise teelõigu suhtes, mille puhul on tegemist lõikes 1 osutatud hinnalisandiga hõlmatud teelõigule alternatiivse teega, kui:
 - hinnalisandi kohaldamise tõttu teel suundub märkimisväärne osa liiklusest kõnealusele alternatiivsele teele; ning
 - lõike 1 lõigu 1 punktides a–e esitatud tingimused on täidetud.
- 3. Hinnalisandit võib kohaldada sellise infrastruktuurimaksu suhtes, mis on diferentseeritud kooskõlas artikliga 7f.

4. Kui komisjon saab nõutava teabe liikmesriigilt, kes kavatseb kohaldada hinnalisandit, teeb komisjon sellise teabe kättesaadavaks artiklis 9c osutatud komiteele. Kui komisjon leiab, et kavandatav hinnalisand ei vasta lõikes 1 sätestatud tingimustele või et kavandataval hinnalisandil on märkimisväärne negatiivne mõju ääremaiste piirkondade majanduslikule arengule, võib komisjon vastavalt artikli 9c lõikes 2 osutatud konsulteerimismenetlusele taotluse tagasi lükata või nõuda asjaomase liikmesriigi esitatud maksustamiskava muutmist.
5. Teelõikudel, mis vastavad lõike 1 kohastele hinnalisandi kohaldamise kriteeriumidele, ei või liikmesriigid nõuda väliskulumaksu, kui hinnalisandit ei kohaldata.

I

Artikkel 7f

1. Teemaksumäärasid, mis koosnevad üksnes infrastruktuurimaksust, diferentseeritakse vastavalt EURO heitgaasiklassidele (**IIIa lisa, tabel 1**) nii, et ükski teemaks ei ole üle 100 % suurem kõige rangematele heitenormidele vastavatelt samaväärsetelt sõidukitelt nõutavast teemaksust.
2. Kui sõidukijuht ei ole kontrollimisel võimeline esitama sõiduki EURO heitgaasiklassi tõendamiseks vajalikke dokumente, võivad liikmesriigid kohaldada kõrgeimat maksumäära, ***eeldusel et on võimalus hiljem paranduse korras üleliigselt sissenõutud summa tagastada.***

3. Teemakse, mis koosnevad üksnes infrastruktuurimaksust, võib diferentseerida ka selleks, et vähendada ummikuid, minimeerida infrastruktuurikahjusid, optimeerida asjaomase infrastruktuuri kasutamist ja parandada liiklusohutust, tingimusel et:
 - a) diferentseerimine on läbipaistev, avalikustatud ja kõigile kasutajatele võrdsetel tingimustel kättesaadav; ning
 - b) diferentseeritakse sõltuvalt päevaajast, nädalapäevast või aastaajast;
 - c) ükski teemaks ei ole rohkem kui **500 %** suurem odavaima päevaaja, nädalapäeva või aastaaja ajal nõutavast teemaksust.
4. Lõigetes 1 ja 3 osutatud diferentseerimise eesmärk ei ole saada teemaksust täiendavat maksutulu. Tulude ootamatu suurenemine tasakaalustatakse diferentseerimisstruktuuri muutmisega kahe aasta jooksul alates selle aruandeaasta lõpust, mille jooksul lisatulu tekkis.
5. Kui teemaks sisaldab väliskulumaksu, ei kohaldata lõikeid 1 ega 3 infrastruktuurimaksu sisaldava teemaksuosa suhtes.

Artikkel 7g

1. Vähemalt kuus kuud enne infrastruktuurimaksu uue sissenõudmiskorra rakendamist saadavad liikmesriigid komisjonile:
 - a) teemaksukorra puhul, mis ei hõlma kontsessiooni 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;
 - b) kontsessiooni teemakse hõlmava teemaksukorra puhul:
 - kontsessioonilepingud või selliste lepingute olulised muudatused,
 - aluspõhimõtted, millele kontsessioonile andja kontsessioonilepingu teatistes on tuginenud, nagu on osutatud direktiivi 2004/18/EÜ 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.
2. Kuue kuu jooksul pärast kogu vajaliku teabe saamist *vastavalt lõikele 1* esitab komisjon arvamuse artiklis 7d sätestatud kohustuste täitmise kohta. Komisjoni arvamused tehakse kättesaadavaks artiklis 9c osutatud komiteele **ja Euroopa Parlamendile**.


3. Vähemalt kuus kuud enne väliskulumaksu uue sissenõudmiskorra rakendamist saadavad liikmesriigid komisjonile järgmised andmed:
- a) täpne teave selle kohta, millistel teelõikudel kavatakse nõuda väliskulumaksu, ning esitavad sõidukiklassid, teeliigid ja täpsed ajavahemikud, vastavalt millele väliskulumakse diferentseeritakse;
 - b) kavandatud kaalutud keskmine väliskulumaks ja kavandatud kogutulu;
 - c) maksusumma kehtestamiseks artikli 7 c lõike 4 kohaselt määratud asutuse ja selle esindaja nimi; ||
 - d) IIIa lisas esitatud arvutusmeetodi kohaldamise tõendamiseks vajalikud näitajad, andmed ja teave;
 - e) *kavandatav väliskulumaksu sihtotstarbeline kasutamine; ning*
 - f) *konkreetne kava, kuidas väliskulumaksudest saadavat lisatulu kavatakse kasutada tekkinud negatiivse mõju vähendamiseks.*
4. Komisjon võib kuue kuu jooksul pärast lõike 3 kohase teabe saamist otsustada paluda asjaomaseid liikmesriike kohandada kavandatavat väliskulumaksu, kui ta leiab, et artiklites 7b, 7c ja 7i ja artikli 9 lõikes 2 sätestatud kohustusi ei täideta. Komisjoni otsus tehakse kättesaadavaks artiklis 9c osutatud komiteele *ja Euroopa Parlamendile*.

Artikkel 7h


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, kõigile kasutajatele võrdselt kättesaadav ega tekita teistele kasutajatele lisakulusid kõrgemate teemaksude näol; ning
 - b) tänu sellisele allahindlusele või maksuvähendusele hoitakse kokku halduskulusid ning allahindlus või maksuvähendus ei ületa 13 % infrastruktuurimaksust, mida tasuvad samaväärsed allahindluse ja maksuvähenduse tingimustele mittevastavad sõidukid.
3. Vastavalt artikli 7f lõike 3 punktis b ja artikli 7f lõikes 4 sätestatud tingimustele võib teemaksumäärasid erandjuhtudel kõrget üleeuroopalist huvi pakkuvate **kaubaveoalaste** eriprojektide korral muuta muul viisil, et tagada selliste projektide ärintasuvus, kui need konkureerivad otseselt muude transpordiliikidega. Sellest tulenev maksustamisstruktuur on lineaarne, proportsionaalne, avalikustatud ja kõigile kasutajatele võrdselt kättesaadav ega tekita muudele kasutajatele lisakulusid kõrgemate teemaksude näol. Enne kõnealuse maksustamisstruktuuri rakendamist kontrollib komisjon selle vastavust *kõnealuste* tingimustele.

Artikkel 7i

1. Tee- ja kasutusmakse kohaldatakse ja kogutakse ning nende tasumist kontrollitakse nii, et see võimalikult vähe takistab sujuvat liiklusvoogu ja et oleks võimalik vältida kohustuslikku kontrolli ühenduse sisepiiridel. Selleks teevad liikmesriigid koostööd, et näha ette meetodid, mille abil vedajad saavad kõiki tavapäraseid makseviise kasutades tasuda kasutusmakse ööpäev läbi vähemalt põhilistes müügipunktides nii neid makse kohaldavates liikmesriikides kui ka neist väljaspool. Liikmesriigid näevad tee- ja kasutusmaksude tasumiskohtades ette piisavad tingimused, et säilitada tavapäraste liiklusohutusnõuete täitmine.
2. Teemaksude ja kasutusmaksude kogumise kord ei aseta teedevõrku ebaregulaarselt kasutavaid *liiklejaid* rahaliselt ega muul viisil põhjendamatult ebasoodsasse olukorda ***võrreldes nendega, kes kasutavad alternatiivseid makseviise***. Eelkõige juhul, kui liikmesriik kogub teemaksu või kasutusmaksu ainult sellise süsteemi alusel, mis nõuab sõidukile paigaldatava seadme kasutamist, peab liikmesriik tagama, et kõikidel kasutajatel on võimalik hankida *Euroopa Parlamendi ja nõukogu* direktiivi 2004/52/EÜ** nõuetele vastavaid asjakohaseid sõidukile paigaldatavaid seadmeid mõistliku haldus- ja majanduskorra alusel.
3. Kui liikmesriik maksustab sõiduki ***teemaksuga***, märgitakse ***teemaksu kogusumma, infrastruktuurimaksu summa ja väliskulumaksu*** summa vedajale antavasse dokumenti, ***võimaluse korral elektroonilisel teel***.

4. *Väliskulumaksuga* maksustatakse ja seda kogutakse direktiivi 2004/52/EÜ artikli 2 lõike 1 nõuetele vastava  elektroonilise süsteemi abil. **Liikmesriigid teevad ka koostööd tagamaks, et nad kasutavad koostalitlusvõimelisi elektroonilisi süsteeme, mida saab kasutada üksteise territooriumil tingimusel, et maksumäärasid saab vajaduse korral kohandada.**
5. **Kui Galileo satelliitpositsioonimissüsteemil põhinevad teemaksu kogumisteenused on muudetud tehniliselt teostatavaks, kohaldatakse väliskulumakse ja kogutakse neid koostalitlusvõimelise Euroopa elektroonilise teemaksu kogumissüsteemi abil vastavalt direktiivile 2004/52/EÜ.**

Artikkel 7j

Käesolev direktiiv ei mõjuta teemaksude ja/või infrastruktuuri kasutusmaksu süsteemi kasutusele võtvate liikmesriikide vabadust maksta  kõnealuste maksude puhul asjakohast hüvitist, ilma et see piiraks asutamislepingu artiklite 87 ja 88 kohaldamist, **isegi kui seejärel kogutavad summad on alla I lisas sätestatud miinimummäärade.**

* EÜT L 370, 31.12.1985, lk 8.

** ELT L 166, 30.4.2004, lk 124.”;

3) peatükki III lisatakse järgmine artikkel :

„Artikkel 8b

1. Kaks või rohkem liikmesriiki võivad teha koostööd kogu nende territooriumil kohaldatava ühise teemaksusüsteemi kehtestamiseks. Sel juhul peavad need liikmesriigid tagama, et komisjon oleks tihedalt kaasatud sellisesse koostöösse ning süsteemi edasisesse rakendamisse ja selle võimalikesse muudatustesse.

2. Ühise teemaksusüsteemi suhtes kohaldatakse artiklites 7 *kuni* 7j sätestatud tingimusi ja see on avatud teistele liikmesriikidele.”;
- 4) artikli 9 lõiked 1a ja 2 asendatakse järgmisega:

„1a. Käesolev direktiiv ei takista liikmesriikidel mittediskrimineerivalt kohaldada spetsiaalselt kehtestatud reguleerivaid makse, et vähendada **linnapiirkonna teedel, sealhulgas teedel, mis kuuluvad linnapiirkonda läbivasse üleeuroopalisse võrku**, liiklusummikuid või võidelda keskkonnamõjudega, sealhulgas halva õhukvaliteediga **■** .

2. Väliskulumaksuga maksustav liikmesriik tagab, et maksust saadav tulu eraldatakse **eelkõige maanteetranspordi väliskulude vähendamiseks ja võimaluse korral kaotamiseks. Tulu võib kasutada ka** meetmeteks, mille eesmärk on hõlbustada tõhusat hinnakujunduspoliitikat, vähendada maanteetranspordi põhjustatud saastet kohapeal, leevendada saaste mõju, parandada **maanteeõidukite** süsinikdioksiidi- ja energiatõhusust ning **parandada olemasolevat maanteede infrastruktuuri või** arendada alternatiivset infrastruktuuri transpordikasutajate jaoks.

Infrastruktuurimaksuga maksustav liikmesriik määrab kindlaks kõnealusest maksust saadava tulu kasutamise. Transpordivõrgu kui terviku arendamise võimaldamiseks **kasutatakse** maksudest saadud tulu **peamiselt maanteetranspordi sektori** hüvanguks ja **maanteetranspordi süsteemi** optimeerimiseks.

Alates 2011. aastast kasutatakse igas liikmesriigis vähemalt 15% väliskulumaksu ja infrastruktuurimaksu tulust üleeuroopalise transpordivõrgu projektide rahaliseks toetamiseks, et suurendada transpordi jätkusuutlikkust. Seda protsenti suurendatakse aja jooksul.”;

- 5) artiklid 9b ja 9c asendatakse järgmisega:

„Artikkel 9b

Komisjon hõlbustab käesoleva direktiivi ja eelkõige lisade rakendamisega seotud liikmesriikidevahelist dialoogi ja oskusteabe vahetust. Komisjon kohandab teaduse ja tehnika arengut silmas pidades 0, III, IIIa ja IV lisa ning inflatsiooni silmas pidades **I, II ja IIIa lisa**. *Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, võetakse vastu vastavalt artikli 9c lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.*

Artikkel 9c

1. Komisjoni abistab komitee.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse *nõukogu* otsuse 1999/468/EÜ* artikleid 3 ja 7, võttes arvesse *selle* otsuse artikli 8 sätteid.
3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1–4 ja artiklit 7, võttes arvesse *selle* otsuse artikli 8 sätteid.

* EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.”;

6) artikkel 11 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 11

1. Väliskulumaksuga ja/või infrastruktuurimaksuga maksustavad liikmesriigid koostavad hiljemalt 31. detsembriks 2012 ja seejärel iga nelja aasta tagant aruande oma territooriumil sissenõutud teemaksude kohta ja edastavad selle komisjonile. Aruanne sisaldab teavet järgmise kohta:
 - a) kaalutud keskmine väliskulumaks ja sõidukiklassi, teeliigi ja ajavahemiku iga kombinatsiooni puhul sissenõutud konkreetsed summad;
 - b) väliskulumaksu kaudu saadud kogutulu ja teave selle tulu kasutamise kohta; ||
 - c) *väliskulumaksu või infrastruktuurimaksu mõju muudele transpordiliikidele üleminekule, maanteetranspordi optimeerimisele ja keskkonnale ning väliskulumaksu mõju väliskuludele, mida liikmesriik püüab maksu abil katta; ja*
 - d) kaalutud keskmine infrastruktuurimaks ja selle kaudu saadud kogutulu.
2. *Komisjon esitab hiljemalt 31. detsembriks 2010 Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande üleeuroopalise teedevõrgu ohutute ja turvatud parklate kättesaadavuse kohta.*

Pärast konsulteerimist asjaomaste sotsiaalpartneritega lisatakse nimetatud aruandele ettepanekud järgmiste teemade kohta:

- a) *infrastruktuurimaksude eraldamine piisava arvu ohutute ja turvatud parklate jaoks üleeuroopalise teedevõrgu ääres, mille eest peavad hoolt kandma üleeuroopalise teedevõrgu eest vastutavad infrastruktuuri kasutajad või ametiasutused;*
 - b) *suunised Euroopa Investeeringispangale, Ühtekuuluvusfondile ja struktuurifondidele, et üleeuroopalise teedevõrgu projektide kavandamisel ja kaasrahastamisel ohutuid ja turvatud parklaid asjakohaselt arvesse võtta.*
3. Komisjon esitab hiljemalt 31. detsembriks 2013 Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi rakendamise ja mõju kohta, eelkõige seoses nende sätete tõhususega, mis käsitlevad ummikute, liiklusest tuleneva saaste ning üle 3,5 ja alla 12 tonniste sõidukite kaasamisega seotud kulude katmist. Samuti hinnatakse aruandes järgmist:
- a) kas teemaksu arvutamisse on asjakohane lisada muud väliskulud, eelkõige süsinikdioksiidiheite kulud juhul, kui seoses kliimamuutusega kehtestatud ühine kütusemaks ei ole andnud rahuldavaid tulemusi, samuti õnnetustega seotud kulud ja bioloogilise mitmekesisuse vähenemisega seotud kulud;
 - b) kas käesoleva direktiivi kohaldamisala on asjakohane laiendada teistele sõidukikategooriatele;
 - c) võimalus võtta vastu sõidukite muudetud klassifikatsioon, et diferentseerida teemakse ja võtta arvesse sõidukite keskmist keskkonnamõju, ummikuid ja infrastruktuuri, sõidukite süsinikdioksiidi- ja energiatõhusust ning teemaksude sissenõudmise ja rakendamise praktilist ja majanduslikku teostatavust; ||

- d) kas vahemaal põhinevate miinimummaksude kehtestamine põhilistel linnadevahelistel teedel on tehniliselt ja majanduslikult teostatav. Aruandes määratakse kindlaks maksustatavate teelõikude võimalikud liigid, kõnealuste maksude võimalikud kulutõhusad sissenõudmise ja rakendamise meetodid ning miinimummäärade kehtestamise ühine lihtsustatud meetod;
- e) *ajapõhiste kasutusmaksusüsteemide järkjärgulise kaotamise ja vahemaal põhinevate süsteemide juurutamise tehniline ja majanduslik teostatavus ning vajadus säilitada erand liikmesriikidele, kellel on välispiir kolmandate riikidega, et nad saaksid jätkata piiriületuskohtades järjekorras seisevate raskete kaubaveokite suhtes ajapõhiste kasutusmaksusüsteemide kohaldamist; ning*
- f) *vajadus ettepaneku järele kehtestada süsteem, millega tagataks kõigi teiste transpordiliikide järjepidev ja üheaegne väliskulude arvessevõtmine.*

Aruandele lisatakse hinnang edasimineku kohta seoses väliskulude arvessevõtmisega kõigi transpordiliikide lõikes ning ettepanek Euroopa Parlamendile ja nõukogule käesoleva direktiivi edasise läbivaatamise kohta.”;

7) III lisa muudetakse järgmiselt:

a) esimene lõik asendatakse järgmisega:

„Selles lisas sätestatakse kaalutud keskmise *infrastruktuurimaksu* arvutamise põhimõtted kooskõlas artikli 7b lõikega 1. Kohustus seostada teemaksud kuludega ei piira liikmesriikide vabadust otsustada kooskõlas artikli 7b lõikega 3 kogu kulu teemaksu kaudu mitte sisse nõuda või vabadust kehtestada kooskõlas artikli 7 punktiga f keskmisest erineva määraga spetsialiseeritud teemakse*.

* Need sätted annavad koos võimalusega nõuda kulud sisse ajas hajutatult (vaata punkti 2.1 kolmandat taanet), märkimisväärse hindamisruumi teemaksude kehtestamiseks tasemetel, mis on kasutajatele vastuvõetavad ning kohandatud liikmesriigi transpordipoliitika eesmärkidele.”;

b) punkti 1 teises taandes asendatakse sõnad „artikli 7a lõike 1” sõnadega „artikli 7b lõike 3”;

8) käesoleva direktiivi lisana esitatud tekst lisatakse III lisa järel uue lisana IIIa.

Artikkel 2

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigusnormid hiljemalt 31. detsembril 2010. Nad saadavad neid sätteid sisaldava teksti ning kõnealuste normide ja käesoleva direktiivi vahelise vastavustabeli viivitamatult komisjonile.

Kui liikmesriigid nimetatud 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 saadavad komisjonile käesoleva direktiiviga hõlmatud valdkonnas nende vastuvõetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 3

Käesolev direktiiv jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas.

Artikkel 4

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

||,

Euroopa Parlamendi nimel

President

Nõukogu nimel

eesistuja

LISA

„IIa LISA

VÄLISKULUMAKSUGA MAKSUSTAMISE MIINIMUMNÕUDED JA MAKSIMAALSED MAKSUSTATAVAD VÄLISKULUELEMENDID

Käesolevas lisas sätestatakse väliskulumaksuga maksustamise miinimumnõuded ja maksusumma arvutamisel arvesse võetavad maksimaalsed lubatud kuluelemendid.

1. ASJAOMASED VÕRGUOSAD

Liikmesriigid määravad täpselt kindlaks võrguosa või -osad, mille suhtes kohaldatakse väliskulumaksu.

■ Liikmesriik ***võib** objektīvsete kriteeriumide alusel otsustada* väliskulumaksuga maksustada ainult ühe või mõne osa võrgust ■.

2. MAKSUGA HÕLMATAVAD SÕIDUKID, TEED JA AJAVAHEMIK

Liikmesriik teatab komisjonile sõidukite klassifikatsiooni, vastavalt millele teemaks diferentseeritakse. Samuti teatab ta komisjonile nende teede asukoha, mille suhtes kohaldatakse kõrgemat väliskulumaksu (edaspidi „linnalähised teed”), ja selliste teede asukoha, mille suhtes kohaldatakse madalamat väliskulumaksu (edaspidi „muud linnadevahelised teed”).

Vajaduse korral teatab ta komisjonile ka täpsed ööajale ning erinevatele päevastele, nädalastele või hooajalistele perioodidele vastavad ajavahemikud, mille jooksul võib kehtestada kõrgema väliskulumaksu, et võtta arvesse suuremaid ummikuid või suuremat mürataset.

Teede klassifikatsiooni ja ajavahemike määratlemisel võetakse aluseks objektiivsed kriteeriumid, mis on seotud ummikute ja saaste tekkega teedel ja nende ümbruses, näiteks rahvastikutihedus, direktiivi 96/62/EÜ kohaselt mõõdetud kõrgeima saastetasemega päevade arv, keskmine liiklustihedus päevas ja tunnis ning teeninduse tase (protsent päevast või aastast, mil tee läbilaskevõime on saavutamas ülemmäära või selle ületanud, keskmised viivitused ja/või järjekordade pikkus). Kõnealused kriteeriumid lisatakse teatisesse.

3. MAKSUSUMMA

Sõltumatu asutus määrab iga **sõiduki EURO heitgaasiklassi**, teeliigi ja ajavahemiku kohta ühe konkreetse summa. Sellest tulenevalt on maksustamisstruktuur läbipaistev, avalikustatud ja kõigile kasutajatele võrdsetel tingimustel kättesaadav.

Maksu kehtestamisel juhindub sõltumatu asutus tõhusa hinnakujunduspoliitika põhimõttest, mille kohaselt hind on ligilähedane maksustatava sõiduki kasutamisega seotud sotsiaalsetele piirkuludele. Maks kehtestatakse võimalikult ligilähedasena väliskuludele, mida on võimalik jaotada asjaomaste *liiklejate* kategooria kohta.

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

Sõltumatu asutus kontrollib maksustamiskava tõhusust maanteetranspordist tuleneva keskkonnakahju ja ummikute vähendamisel maksu kohaldamispiirkonnas. Ta kohandab korrapäraselt maksustamisstruktuuri ja teatava **sõiduki EURO heitgaasiklassi**, teeliigi ja ajavahemiku kohta kehtestatud konkreetset maksusummat vastavalt transpordivajaduste muutustele.

4. VÄLISKULUELEMENDID

4.1. Liiklusest tulenevad õhusaastekulud

Kui liikmesriik otsustab lisada väliskulumaksu kõik liiklusest tulenevad õhusaastekulud või osa nendest, arvutab sõltumatu asutus liiklusest tulenevad sissenõutavad õhusaastekulud järgmise valemi abil või tabelis 1 esitatud ühikuväärtuste alusel, kui kõnealused väärtused on väiksemad:

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

PCV_{ij} on õhusaastekulud sõidukiklassi i puhul teeliigil j (eurot sõidukilomeetri kohta)

EF_{ik} on saasteaine k ja sõidukiklassi i heitetegur (grammi kilomeetri kohta)

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

Arvesse võetakse ainult tahkete osakeste ja osooni eellaste, nt lämmastikoksiidi ja lenduvate orgaaniliste ühendite heiteid. Heitetegurid on samad, mida liikmesriik kasutas *Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2001. aasta direktiiviga 2001/81/EÜ (teatavate õhusaasteainete siseriiklike ülemmäärade kohta)*¹ ette nähtud siseriiklike heiteandmekogude koostamisel (milleks kasutatakse EMEP/CORINAIRi heiteandmekogude juhiseid)². Saasteainetega seotud rahaline kulu võetakse transpordisektori väliskulude hindamise käsiraamatu || tabelist 13.

¹ EÜT L 309, 27.11.2001, lk 22.

² Euroopa Keskkonnaagentuuri metoodika ||.

Tabel 1: **Maksimaalsed maksustatavad** sõidukitega seotud õhusaastekulud **klasside lõikes**

Eurosentisõidukilomeetri kohta	Kõrgema väliskulumaksuga maksustatavad teed / linnalähised teed ja kiirteed	Madalama väliskulumaksuga maksustatavad teed / linnadevahelised teed ja kiirteed
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	3	2
EURO VI	2	1
Vähem saastav kui EURO VI, näiteks hübriid- ja elektrilised rasked kaubaveokid või maagaasil /vesinikusegudel või vesiniktoitel töötavad sõidukid	0	0

Väärtused eurosentides, 2000

Tabelis 1 esitatud väärtuste puhul on tegemist transpordisektori väliskulude hindamise käsiraamatu || tabelis 15 nelja erinevasse kaaluklassi kuuluvate sõidukite kohta esitatud keskmiste väärtustega. Liikmesriigid võivad kohaldada korrektsioonitegurit tabelis 1 esitatud väärtuste suhtes, et võtta arvesse sõidukiparki tegelikult kuuluvate sõidukite jaotust suuruse järgi. Tabelis 1 esitatud väärtusi võib korrutada maksimaalselt *kahega* mägistes piirkondades, kui see on õigustatud teekalde, kõrguse ja/või temperatuuri inversiooni tõttu.

Sõltumatu asutus võib vastu võtta alternatiivmeetodid, mille puhul kasutatakse õhusaasteainete mõõtmise andmeid ja õhusaasteainetega seotud rahalise kulu kohalikku väärtust, tingimusel et tulemused ei ületa tulemusi, mis oleks saadud eespool toodud valemit või iga sõidukiklassi kohta eespool esitatud ühikuväärtusi kasutades.

Kõik näitajad, andmed ja muu teave, mida on vaja maksustatavate õhusaastekulude arvutamiseks, avalikustatakse.

4.2. Liiklusest tulenevad mürakulud

Kui liikmesriik otsustab lisada väliskulumaksu kõik liiklusest tulenevad mürakulud või osa nendest, arvutab sõltumatu asutus liiklusest tulenevad sissenõutavad mürakulud järgmise valemi abil või tabelis 2 esitatud ühikuväärtuste alusel, kui kõnealused väärtused on väiksemad:

$$NCV_{ij} \text{ (päev)} = \sum_k NC_{jk} \times POP_k / ADT$$

$$NCV_{ij} \text{ (öö)} = n \times NCV_{ij} \text{ (päev)}, \text{ kus}$$

NCV_{ij} on mürakulud sõidukiklassi i puhul teeliigil j (eurot sõidukilomeetri kohta)

NC_{jk} on mürakulud inimese kohta, kes puutub teeliigil j kokku müratasemega k (eurot inimese kohta)

POP_k on iga päev müratasemega k kokku puutuvate elanike arv kilomeetri kohta (inimest kilomeetri kohta)

ADT on keskmine liiklustihedus päevas (sõidukite arv)

n on ööaja korrigeerimistegur

Müratasemega k kokku puutuvate elanike arv saadakse *Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. juuni 2002. aasta direktiivi 2002/49/EÜ (mis on seotud keskkonnamüra hindamise ja kontrollimisega)*¹ artikli 7 kohastest strateegilistest mürakaartidest.

Müratasemega k kokkupuutumise kulu inimese kohta võetakse transpordisektori väliskulude hindamise käsiraamatu || tabelist 20.

Keskmise igapäevase liiklustiheduse puhul võib raskete kaubaveokite ja sõiduautode vaheline kaalutegur olla maksimaalselt 4.

¹ EÜTL 189, 18.7.2002, lk 12.

Tabel 2: sõidukitega seotud maksustatavad mürakulud

Eurosent kohta	sõidukilomeetri	Päeval	Öösel
Linnalähised teed		1,1	2
Muud linnadevahelised teed		0,13	0,23

Väärtused eurosentides, 2000

Allikas: *transpordisektori väliskulude hindamise käsiraamat*, tabel 22 ||.

Tabelis 2 esitatud väärtusi võib korrutada maksimaalselt 5ga mägistes piirkondades, kui see on õigustatud teekalde, temperatuuri inversiooni ja/või orgudes esineva nn amfiteatri efekti tõttu.

Kõik näitajad, andmed ja muu teave, mida on vaja maksustatavate mürakulude arvutamiseks, avalikustatakse.”

■