



EUROOPA PARLAMENT

2009–2014

Õigusloomega seotud konsolideeritud dokument

7.6.2011

EP-PE_TC2-COD(2008)0147

*****II**

EUROOPA PARLAMENDI SEISUKOHT

vastu võetud teisel lugemisel 7. juunil 2011. aastal eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2011/.../EL, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest
(EP-PE_TC2-COD(2008)0147)

PE 466.030

ET

ÜHINENUD MITMEKESISUSES

ET

EUROOPA PARLAMENDI SEISUKOHT

vastu võetud teisel lugemisel 7. juunil 2011. aastal

eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2011/.../EL, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust²,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt³

¹ ELT C 255, 22.9.2010, lk 92.

² ELT C 120, 28.5.2009, lk 47.

³ Euroopa Parlamendi 11. märtsi 2009. aasta seisukoht (ELT C 87 E, 1.4.2010, lk 345) ja nõukogu 14. veebruari 2011. aasta esimese lugemise seisukoht (ELT C 77 E, 11.3.2011, lk 1). Euroopa Parlamendi 7. juuni 2011. aasta seisukoht.

ning arvestades järgmist:

- (1) Säästva transpordi edendamine on ühise transpordipoliitika peamine eesmärk. Selle saavutamiseks tuleks vähendada transpordisektori mõju kliimamuutusele ja selle negatiivset toimet, eelkõige ummikuid, mis piiravad liikuvust, ning õhu- ja mürasaastet, mis kahjustab tervist ja keskkonda. Lisaks tuleb keskkonnakaitsenõudeid võtta arvesse liidu teiste poliitikavaldkondade, sealhulgas ühise transpordipoliitika määratlemisel ja rakendamisel.
- (2) Eesmärk vähendada transpordi negatiivset mõju tuleks saavutada viisil, millega ei tõkestataks ebaproportsionaalselt liikumisvabadust, kuna see on kestva majanduskasvu, siseturu nõuetekohase toimimise ja territoriaalse ühtekuuluvuse huvides.
- (3) Selleks et optimeerida transpordisüsteemi vastavalt, peaks ühine transpordipoliitika kombineerima meetmeid, mille eesmärk on parandada transpordinfrastruktuuri ja tehnoloogiate kasutust ning võimaldada transpordinõudluse tõhusamat juhtimist, eelkõige edendades autopargi uuendamist, infrastruktuuride tõhusamat kasutamist ja intermodaalsust. Seepärast tuleks kõigi transpordiliikide suhtes laialdasemalt kasutada põhimõtet „kasutaja maksab” ning arendada ja rakendada põhimõtet „saastaja maksab”.

- (4) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 1999/62/EÜ¹ kutsuti komisjoni üles esitama mudelit transpordiinfrastruktuuri kasutamise kaasevate kõigi väliskulude hindamiseks, mis oleks aluseks infrastruktuurimaksu arvutamiseks tulevikus. Kõnealusele mudelile tuli lisada kõigi transpordiliikide väliskulude arvessevõtmise mõjuhindang ja strateegia mudeli järkjärguliseks rakendamiseks ning vajaduse korral ettepanekud kõnealuse direktiivi täiendavaks läbivaatamiseks.
- (5) Selleks et saavutada säästvat transpordipoliitikat, peaksid transpordihinnad paremini kajastama liiklusest tuleneva õhu- ja mürasaastega, kliimamuutusega ja ummikutega seotud kulusid, mille on tekitanud kõigi transpordiliikide tegelik kasutus, kuna niimoodi oleks võimalik optimeerida infrastruktuuri kasutamist, vähendada kohalikku saastet, lahendada ummikuid ja võidelda kliimamuutusega vähima kuluga majandusele. Selleks on vaja järkjärgulist lähenemisviisi kõigi transpordiliikide suhtes, võttes arvesse nende eripära.
- (6) Transpordiliikide puhul on juba hakatud väliskulusid arvesse võtma ning asjakohastes liidu õigusaktides on selline arvessevõtmine järk-järgult ette nähtud või vähemalt seda ei takistata. Seda protsessi tuleb siiski jätkuvalt kontrollida ja edendada kõikide transpordiliikide osas, kohaldades ühiseid põhimõtteid ja võttes samal ajal arvesse iga liigi eripära.

¹ EÜT L 187, 20.7.1999, lk 42.

- (7) Maanteetranspordisektoris on vahemaal põhinevad teemaksud infrastruktuuri kasutamise eest õiglane ja tõhus majanduslik meede säästva transpordipoliitika saavutamiseks, kuna sellised maksud on otseselt seotud infrastruktuuri kasutamisega, sõidukite keskkonnanäitajatega ning sõidukite kasutuskoha ja -ajaga, mistõttu saab kehtestada sellise maksumäära, mis kajastab sõidukite tegelikust teekasutusest tulenevaid saaste- ja ummikukuluseid. Lisaks ei moonutata teemaksudega konkurentsi siseturul, kuna neid makse peaksid kõik ettevõtjad päritolu- või asukohaliikmesriigist sõltumata maksma proportsionaalselt teevõrgu kasutamise intensiivsusega.
- (8) Mõjuhindang näitab, et selliste teemaksude kohaldamine, mis arvutatakse saastekulude alusel ja ülekoormatud teede puhul tippkoormuse ajal teemaksumäärade suurema diferentseerimise alusel, võiks mõjutada positiivselt transpordisüsteemi ning aidata saavutada kliimamuutust käsitleva liidu strateegia eesmärgi. Sellega võiks olla võimalik vähendada ummikuid ja kohalikku saastet, soodustades keskkonnasõbralikumate sõidukitehnoloogiate kasutamist, optimeerides logistikat ja vähendades tühiveduseid. See võiks aidata kaudselt kaasa kütusetarbimise vähendamisele ja kliimamuutuse vastu võitlemisele.
- (9) Käesoleva direktiiviga ei piirata liikmesriikide õigust kohaldada siseriiklikke eeskirju käesoleva direktiivi kohaldamisalasse mittekuuluvate teiste liiklejate maksustamise kohta.

- (10) Liiklusest tuleneva õhu- ja mürasaastega seotud kulud nagu tervisekulud (sealhulgas arstiabi), saagikadude ja muude tootmiskadude ning sotsiaalhoolekandega seotud kulud kaetakse selle liikmesriigi territooriumil, kus transport toimub. Väliskulude maksustamise kaudu viiakse ellu „saastaja maksab” põhimõtet, mis aitab väliskulusid vähendada.
- (11) Käesoleva direktiivi kohaldamiseks on mudeliga, mille komisjon kavandas liiklusest tuleneva õhu- ja mürasaaste väliskulude arvutamiseks, ette nähtud usaldusväärsed meetodid ja mitmed ühikuväärtused, mille võiks väliskulumaksude arvutamisel juba aluseks võtta.
- (12) Endiselt on ebaselge, millised on diferentseeritud kasutusmaksude jõustamiseks nõutavate süsteemidega seotud kulud ja eelised väikese liiklusega teedel. Kuni sellistes küsimustes selgusele jõudmiseni tundub liidu tasandil olevat kõige sobivam paindlik lähenemisviis. Selline paindlik lähenemisviis peaks jätma liikmesriikidele võimaluse otsustada, kas ja millistel teedel kehtestada väliskulumaks lähtuvalt teedevõrgu kohalikest ja riigisisestest eripäradest.
- (13) Ajapõhised kasutusmaksud kujutavad endast kasulikku süsteemi, mille puhul kohaldatakse juba põhimõtet „kasutaja maksab”, kui vahemaal põhinevat maksustamissüsteemi, mis kajastab paremini infrastruktuuri tegelikku kasutamist, praegu veel ei rakendata. Ajapõhiste kasutusmaksudega, mida kogutakse päeva-, nädala-, kuu- ja aastapõhiste määrade alusel, ei tohiks diskrimineerida juhukasutajaid, kuna suur hulk selliseid kasutajaid on tõenäoliselt välismaised vedajad. Seepärast tuleks kehtestada üksikasjalikum päeva-, nädala-, kuu- ja aastapõhiste määrade omavaheline suhe raskete kaubaveokite jaoks.

- (14) Keskpikas perspektiivis tuleks teha jõupingutusi, et lähendada väliskulude arvutamise meetodeid liikmesriikides, eesmärgiga anda Euroopa vedajatele selgeid hinnasignaale, mis toimiksid stiimulina käitumise optimeerimisel.
- (15) Maksustamiskavade selge ning läbipaistva rakendamisega võib saavutada siseturu parema toimimise. Seetõttu tuleks vältida maksustamiskavade ebajärjekindlust, et mitte moonutada konkurentsi rahvusvahelisel kaubaveol üleeuroopalises teedevõrgus või selle võrgu teatud osades, samuti muudes omavahel seotud teedevõrkude või kiirteede osades, mis ei kuulu üleeuroopalisse teedevõrku. Eelkõige peaks ühesuguseid maksustamispõhimõtteid kohaldama liikmesriigi kiirteedevõrgu kõikide osade suhtes.
- (16) Liikmesriikidel peaks olema võimalus nõuda teemaksude abil sisse infrastruktuuri- ja väliskulusid käesoleva direktiiviga lubatud maksimummääral, kuid nad peaksid saama nõuda üht või mõlemat neist kuludest sisse madalama määraga või neid üldse mitte sisse nõuda.
- (17) Väliskulumaksuga koormatava teedevõrgu kindaksmääramisel peaks liikmesriikidel olema võimalik otsustada mitte kohaldada väliskulumakse teatavate teede suhtes, et parandada äärealade, raskesti ligipääsetavate piirkondade ning saarte konkurentsivõimet ja neile juurdepääsu.

- (18) Infrastruktuurimaksudele peaks olema võimalik lisada väliskuluelement, mis põhineb liiklusest tulenevatel õhu- ja mürasaastekuludel. Infrastruktuuri kasutamise kuludele 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, peaks väliskulumaks erinema sõltuvalt tee- ja sõidukiliigist ning müra suhtes sõltuvalt ajavahemikust.
- (20) Liiklusummikutel on negatiivne mõju, kuna üldiselt tähendab see liiklejate jaoks asjatut aja- ja kütusekulu. Infrastruktuurimaksude diferentseerimine annab vahendi ummikute lahendamiseks tingimusel, et diferentseeritud teemaksud annavad liiklejatele selge ja sisulise hinnasignaali kohandada oma käitumist ja vältida tippkoormuse ajal ummikutega teelõike.
- (21) Kui ummikute vähendamiseks kohaldatakse teatava teelõigu suhtes diferentseerimist, tuleks diferentseerimist kavandada ja kohaldada tulusid mittemõjutaval viisil, mis annaks märkimisväärsed finantseelised vedajatele, kes kasutavad kõnealust teelõiku tippkoormuse välisel ajal, nende ees, kes kasutavad seda tippkoormuse ajal.

- (22) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. juuni 2002. aasta direktiiviga 2002/49/EÜ (mis on seotud keskkonnamüra hindamise ja kontrollimisega)¹ on juba pandud alus sõidukite ja infrastruktuuri tekitatud müra käsitlevate liidu meetmete väljatöötamiseks ja täiendamiseks, nõudes pädevatelt asutustelt strateegiliste mürakaartide koostamist põhimaanteede jaoks ning müra vähendamise tegevuskavade koostamist alade kohta, kus müratase võib avaldada kahjulikku mõju inimeste tervisele.
- (23) Siseturu sujuvaks toimimiseks on vaja liidu raamistikku, millega tagatakse, et liiklusest tulenevate kohalike õhu- ja mürasaastekulude ning ummikukulude alusel kehtestatavad teemaksud on läbipaistvad, proportsionaalsed ja mittediskrimineerivad. Nimetatud raamistik peaks hõlmama väliskulude ühiseid maksustamispõhimõtteid, arvutusmeetodeid, piirnorme ja ühikuväärtusi, mis põhinevad tunnustatud teaduslikel meetoditel, ning menetlusi, mille alusel teavitatakse komisjoni ja esitatakse komisjonile aruanded teemaksukavade kohta.
- (24) Kui liikmesriik on määranud asutuse, kes kehtestab väliskulumaksu, ei tohiks see asutus olla huvitatud liiga kõrge maksumäära kehtestamisest ja ta peaks seepärast olema sõltumatu asutusest, kes kogub teemaksu ja haldab teemaksust saadavat tulu.

¹ EÜT L 189, 18.7.2002, lk 12.

- (25) Lubatud hinnalisandi vahemik võib hõlmata mõistlikus kauguses asuvaid paralleelseid ja otseselt konkureerivaid mägiseid teelõike, kuhu võib liiklust hinnalisandi kehtestamisel ümber suunata. Käesoleva sätte kohaldamise osas piiriüleste projektide suhtes peaksid asjaomased liikmesriigid ja komisjon kokku leppima.
- (26) Selleks et seada esikohale üleeuroopalist huvi pakkuvate prioriteetsete projektide ehitamine, mis on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta otsuse nr 661/2010/EL (üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta)¹ III lisas, peaksid liikmesriigid, kellel on võimalik kohaldada hinnalisandit, kasutama seda võimalust enne väliskulumaksu kohaldamist. Selleks et vältida teekasutajate liigset maksustamist, ei tohiks väliskulumaksu kombineerida hinnalisandiga, välja arvatud juhul, kui väliskulud on suuremad kui juba kehtestatud hinnalisand. Sel juhul on seega asjakohane, et hinnalisandi summa arvataks väliskulumaksust maha.
- (27) Hinnaalandusi ja -vähendusi ei tohiks seoses väliskulumaksuga lubada, kuna sellega kaasneks märkimisväärne oht, et teatavaid kasutajakategooriaid diskrimineeritaks põhjendamatult.

¹ ELT L 204, 5.8.2010, lk 1.

- (28) Äärealade, raskesti ligipääsetavate piirkondade ning saarte territoriaalse ühtekuuluvuse, konkurentsivõime ja nendele juurdepääsu huvides võiks lubada stimuleerivaid meetmeid vedudele, mis sisaldavad kulukaid ümbersuunamisi (näiteks maantee-mere-maantee transporti), kui Euroopa Liidu toimimise lepingu asjakohastest sätetest riigiabi kohta ei tulene teisiti.
- (29) Hinnaalandusi ja -vähendusi seoses infrastruktuurimaksuga võiks teatud tingimustel lubada kõikide kasutajakategooriate, näiteks sagedaste kasutajate ja elektrooniliste teemaksusüsteemide kasutajate puhul.
- (30) Väliskulude maksustamine teemaksu abil aitab tõhusamalt mõjutada transpordiga seotud otsuseid, kui kasutajad on sellistest kuludest teadlikud. Seega tuleks need kulud eraldi välja tuua teemaksusüsteemi halduri esitataval väljavõttel, arvel või samaväärsel dokumendil. Lisaks võimaldataks selliste dokumentidega vedajatel lihtsamalt edastada väliskulumaks saatjale või teistele klientidele.

- (31) Soovitav on kasutada elektroonilisi teemaksusüsteeme, et vältida sujuva liiklusvoo häirimist ja negatiivset mõju kohalikule keskkonnale, mida tekitavad järjekorrad teemaksu kogumise kabiinide juures. Seetõttu on soovitatav kehtestada väliskulumaks selliste süsteemide abil vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiivile 2004/52/EÜ (ühenduse elektroonilise maanteemaksu koostalitlusvõime kohta)¹. Siseturu nõuetekohase toimimise hõlbustamise eesmärgil peaks komisjon jälgima direktiivi 2004/52/EÜ raames tehtud edusamme, et rakendada kokkulepitud tähtpäevadeks tõeline Euroopa elektrooniline maksukogumisteenus, millega piirataks elektrooniliste makseesadmete arvu antud sõidukis ühele ühikule ja mis oleks täielikult ühilduv kõigi liikmesriikide elektrooniliste maksukogumissüsteemidega.
- (32) Kuigi subsidiaarsuse põhimõtte kohaselt kuuluvad siseriiklikke avaliku sektori kulutusi, sealhulgas käesoleva direktiivi alusel saadud tulude kasutamist käsitlevad otsused liikmesriikide pädevusse, tuleks väliskulumaksust saadavat lisatulu või selle tulu rahalise väärtusega samaväärset summat vastavalt käesoleva direktiivi transpordipoliitilistele eesmärkidele kasutada transpordisektori hüvanguks ja säästva liikuvuse üldiseks edendamiseks. Seepärast peaksid sellised projektid keskenduma muu hulgas tõhusa hinnakujunduse võimaldamisele, maanteetranspordist tuleneva saaste vähendamisele tekkekohas ja selle mõju leevendamisele, sõidukite CO₂- ja energiatõhususe parandamisele, transpordikasutajate jaoks alternatiivse infrastruktuuri arendamisele, logistika optimeerimisele või liiklusohutuse parandamisele.

¹ ELT L 166, 30.4.2004, lk 124.

- (33) Selleks et edendada teemaksukordade koostalitusvõimet, tuleks lubada kahel või enamal liikmesriigil teha koostööd ühise teemaksusüsteemi kehtestamisel kooskõlas teatavate tingimustega.
- (34) Komisjon peaks õigeaegselt saatma Euroopa Parlamendile ja nõukogule põhjaliku hinnangu, milles käsitletakse nende liikmesriikide kogemusi, kes kohaldavad väliskulumaksu ja/või infrastruktuurimaksu kooskõlas käesoleva direktiiviga.
- (35) Nõukogu 11. juuli 2006. aasta määruses (EÜ) nr 1083/2006 (millega nähakse ette üldsätted Euroopa Regionaalarengu Fondi, Euroopa Sotsiaalfondi ja Ühtekuuluvusfondi kohta)¹ on ette nähtud, et tulusa projekti puhul tuleb vahetult kasutajate kaetud maksudest saadavat tulu võtta arvesse rahastamise puudujääkide kindlaksmääramisel. Väliskulumaksust saadavat tulu ei tohiks siiski arvesse võtta rahastamise puudujääkide arvutamisel, kuna sellest maksust saadavat tulu tuleks kasutada projektideks, mille eesmärk on vähendada maanteetranspordist tulenevat saastet tekkekohas ja leevendada selle mõju, parandada sõidukite CO₂- ja energiatõhusust ning arendada transpordikasutajate jaoks alternatiivseid infrastruktuure.

¹ ELT L 210, 31.7.2006, lk 25.

- (36) Väliskulumaksude arvutamisel alternatiivsete teaduslike meetodite rakendamisel peaksid liikmesriigid saama võtta arvesse välismõjude rahaliste kulude väärtuse arvutamise meetodeid, mis on esitatud uuringus „Transpordisektori väliskulude hindamise käsiraamat”¹, milles antakse ülevaade väliskulude hindamise viimastest teooriatest ja praktikatest.
- (37) Mägipiirkondades, mida on kirjeldatud Euroopa Komisjoni 2004. aastal tellitud uuringus „Euroopa mägipiirkonnad: ELi liikmesriikide, ühinevate riikide ja teiste Euroopa riikide mägipiirkondade analüüs”, võiks lubada kõrgemaid väliskulumakse sellises ulatuses, kui objektiivsed teadusandmed tõendavad, et õhu- ja mürasaaste tekitab neis mägipiirkondades suuremat kahju selliste geograafiliste tingimuste ja füüsikaliste nähtuste tõttu, nagu teekalle, temperatuuri inversioon ja orgudes esinev nn amfiteatri efekt.

¹ http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.

- (38) Selleks et tagada käesoleva direktiivi rakendamiseks ühetaolised tingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrusega (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes¹.
- (39) Komisjonil peaks olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte lisade teatud kohandamise kohta. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil.

¹ ELT L 55, 28.2.2011, lk 13.

- (40) Kooskõlas paremat õigusloomet käsitleva institutsioonidevahelise kokkuleppe¹ punktiga 34 julgustatakse liikmesriike koostama nende endi jaoks ja liidu huvides vastavustabeleid, kus on võimalikult suures ulatuses välja toodud vastavus käesoleva direktiivi ja ülevõtmismeetmete vahel, ning tegema need üldsusele kättesaadavaks.
- (41) Kuna käesoleva direktiivi eesmärki, nimelt edendada väliskuludel põhinevat diferentseeritud maksustamist kui transpordi säästvamaks muutmise vahendit, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning kuna transpordi olulise piiriülese mõõtme tõttu on seda parem saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu 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:

¹ ELT C 321, 31.12.2003, lk 1.

Artikkel 1

Direktiivi 1999/62/EÜ muudetakse järgmiselt.

1) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) lisatakse järgmine punkt:

„ad) „kiirtee” – spetsiaalselt mootorsõidukiliikluseks kavandatud ja ehitatud tee, mis pole mõeldud sellega piirnevate kinnistute tarbeks ning:

- i) millel on kummagi sõidusuuna jaoks, kui üksikud kohad ja ajutised olukorrad välja arvata, eraldi sõiduteed, mis on omavahel eraldatud eraldusribaga, mida ei kasutata liikluseks, või erandjuhul muude vahenditega,
- ii) mis samal tasandil ei ristu ühegi tee, raudtee, trammitee, jalgrattatee ega jalgteega ning
- iii) on spetsiaalselt tähistatud kiirteena;”

b) punktid b ja ba asendatakse järgmisega:

„b) „teemaks” – kindlaksmääratud summa, mida makstakse sõiduki eest vastavalt teataval infrastruktuuril läbitud vahemaa eest ja vastavalt sõiduki tüübile ning mis koosneb infrastruktuurimaksust ja/või väliskulumaksust;

ba) „infrastruktuurimaks” – maks, mis on kehtestatud eesmärgiga katta liikmesriigi kulusid seoses infrastruktuuri ehitamise, hooldamise, kasutamise ja arendamisega;”

c) lisatakse järgmised punktid:

„bb) „väliskulumaks” – maks, mille eesmärk on katta liikmesriigis liiklusest tuleneva õhusaaste ja/või müraga seotud kulusid;

bc) „liiklusest tulenevad õhusaastekulud” – sõiduki kasutamise ajal õhku paisatavate tahkete osakeste ja osooni eellaste, näiteks lämmastikoksiidi ja lenduvate orgaaniliste ühendite põhjustatud kahjuga seotud kulud;

bd) „liiklusest tulenevad müra kulud” – sõidukite tekitatud või sõidukite ja teekatte koostoimel tekkivast müra põhjustatud kahjuga seotud kulud;

- be) „kaalutud keskmine infrastruktuurimaks” – kindla ajavahemiku jooksul infrastruktuurimaksust saadud kogutulu, mis on jagatud kõnealusel perioodil infrastruktuurimaksuga maksustamisele kuuluvatel teelõikudel läbitud sõidukilomeetrite arvuga;
- bf) „kaalutud keskmine väliskulumaks” – kindla ajavahemiku jooksul väliskulumaksust saadud kogutulu, mis on jagatud kõnealusel perioodil väliskulumaksuga maksustamisele kuuluvatel teelõikudel läbitud sõidukilomeetrite arvuga;”
- d) punkt d asendatakse järgmisega:
- „d) „sõiduk” – mootorsõiduk või liigendsõiduk, mis on ette nähtud või mida kasutatakse kaupade autoveoks ja mille suurim lubatud täismass on üle 3,5 tonni;”.

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

„Artikkel 7

1. Ilma et see piiraks artikli 9 lõike 1a kohaldamist, võivad liikmesriigid säilitada või kehtestada tee- ja/või kasutusmaksud üleeuroopalise teedevõrgu või selle võrgu teatavate osade suhtes ning oma kiirteedevõrgu muude osade suhtes, mis ei kuulu üleeuroopalisse teedevõrku, vastavalt käesoleva artikli lõigetes 2, 3, 4 ja 5 ning artiklites 7a–7k sätestatud tingimustele. See ei piira liikmesriikide õigust kohaldada kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepinguga tee- ja/või kasutusmaksu muude teede suhtes, tingimusel et tee- ja/või kasutusmaksude kehtestamine sellistel muudel teedel ei too kaasa rahvusvahelise liikluse diskrimineerimist ega põhjusta ettevõtjatevahelise konkurentsi moonutamist.
2. Liikmesriigid ei kehtesta ühegi konkreetse sõidukikategooria suhtes nii tee- kui ka kasutusmaksu ühe teelõigu kasutamise eest. Liikmesriik, kes kehtestab kasutusmaksu oma teedevõrgus, võib siiski kehtestada teemaksu sildade, tunnelite ja mägedes läbipääsude kasutamise eest.
3. Tee- 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 tee- 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 sätestatud juhtudel ning tingimustel.
5. Liikmesriik võib kohaldada tee- ja/või kasutusmakse üksnes selliste sõidukite suhtes, mille maksimaalne lubatud täismass on vähemalt 12 tonni, kui ta leiab, et kohaldamisala laiendamine väiksema kui 12-tonnise maksimaalse lubatud täismassiga sõidukitele muu hulgas:
 - a) avaldaks tulenevalt liikluse ümbersuunamisest olulist negatiivset mõju vabale liiklusvoole, keskkonnale, müratasemele, ummikute tekkele, tervisele või liiklusohutusele;
 - b) põhjustaks halduskulusid rohkem kui 30% lisatuludest, mida kohaldamisala laiendamisega oleks saadud.

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

Artikkel 7a

1. Kasutusmaksud on proportsionaalsed infrastruktuuri kasutusaja kestusega, ületamata II lisas sätestatud määrasid, ning need võib kehtestada päeva, nädala, kuu või aasta kohta. Igakuine maksumäär on kuni 10% aastasest maksumäärast, nädalane maksumäär on kuni 5% aastasest maksumäärast ja päevane maksumäär on kuni 2% aastasest maksumäärast.

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

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

Artikkel 7b

1. Infrastruktuurimaks põhineb infrastruktuuri kulude katmise põhimõttel. Kaalutud keskmine infrastruktuurimaks on seotud asjaomase infrastruktuurivõrgu ehitus-, kasutus-, hooldus- ja arenduskuludega. Kaalutud keskmine infrastruktuurimaks võib hõlmata ka turutingimustel põhinevat kapitalitulu ja/või kasumimarginaali.

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

Artikkel 7c

1. Väliskulumaks võib olla seotud liiklusest tulenevate õhusaastekuludega. Teelõikudel, mis läbivad maanteeliiklusest tuleneva mürasaastega kokkupuutuva elanikkonnaga piirkondi, võib väliskulumaks sisaldada liiklusest tulenevaid mürakulusid.

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

2. Arvesse võetavad kulud vastavad teedevõrgule või teedevõrgu osale, kus väliskulumaksu nõutakse, ja sõidukitele, mille suhtes väliskulumaksu kohaldatakse. Liikmesriigid võivad otsustada sisse nõuda üksnes teatava protsendi nimetatud kuludest.
3. Liiklusest tuleneva õhusaastega seotud väliskulumaksu ei kohaldata sõidukite suhtes, mis vastavad kõige rangematele EURO heitenormidele, kuni neli aastat pärast kohaldamise tähtpäevi, mis on sätestatud eeskirjades, millega kõnealused normid kehtestati.

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

Artikkel 7d

Ühe aasta jooksul pärast tulevaste ja rangemate EURO heitenormide vastuvõtmist määravad Euroopa Parlament ja nõukogu seadusandliku tavamenetluse kohaselt kindlaks IIIb lisa vastavad maksimummäärad.

Artikkel 7e

1. Liikmesriigid kasutavad infrastruktuurimaksu maksimaalse taseme arvutamisel metoodikat, mis tugineb III lisas sätestatud arvutamise üldpõhimõtetele.
2. Kontsessiooni teemaksude puhul on maksimaalne infrastruktuurimaks samaväärne summaga, mis oleks saadud III lisas sätestatud arvutamise üldpõhimõtetele tugineva metoodika kasutamisel saadud summaga, või sellest väiksem. Samaväärsust hinnatakse kontsessioonilepingu laadile vastava, põhjendatud pika võrdlusperioodi alusel.

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

Artikkel 7f

1. Mägiste piirkondade infrastruktuuriga seotud erandjuhtudel ja pärast komisjoni teavitamist võib 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 üleeuroopalist huvi pakkuvate prioriteetsete projektide ehitamise rahastamisse, mis on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta otsuse nr 661/2010/EL (üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta)** III lisas ja mis aitavad otseselt kaasa 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 7e, välja arvatud juhul, kui tekkinud lisatulu investeeritakse üleeuroopalist huvi pakkuvate prioriteetsete projektide piiriülestesse lõikudesse, mis hõlmavad infrastruktuure mägistes piirkondades; sel juhul ei tohi hinnalisand olla suurem kui 25%;
- c) hinnalisandi kohaldamisega ei kaasne kaubandusliku liikluse ebaõiglast kohtlemist võrreldes muude liiklejatega;
- d) andmed hinnalisandi täpse kohaldamiskoha kohta ja tõendid punktis a osutatud prioriteetsete projektide ehitamise rahastamise otsuse kohta esitatakse komisjonile enne hinnalisandi kohaldamist, ning
- e) ajavahemik, mille jooksul hinnalisandit kohaldatakse, määratletakse ja piiritletakse eelnevalt ning eeldatavate tulude poolest on see kooskõlas hinnalisandist saadavast tulust kaasrahastatavate projektide rahastamiskavadega ja tulude-kulude analüüsiga.

Esimest lõiku kohaldatakse uute piiriüleste projektide suhtes tingimusel, et kõik kõnealusesse projekti kaasatud liikmesriigid on sellega nõus.

2. Hinnalisandit võib kohaldada sellise infrastruktuurimaksu suhtes, mis on diferentseeritud kooskõlas artikliga 7g.
3. Pärast nõutava teabe saamist liikmesriigilt, kes kavatseb kohaldada hinnalisandit, teeb komisjon selle teabe kättesaadavaks artiklis 9c osutatud komitee liikmetele. Kui komisjon leiab, et kavandatav hinnalisand ei vasta lõikes 1 sätestatud tingimustele või et kavandataval hinnalisandil on märkimisväärne negatiivne mõju äärepoolsete piirkondade majanduslikule arengule, võib komisjon taotluse tagasi lükata või nõuda asjaomase liikmesriigi esitatud maksustamiskava muutmist. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 9c lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusega.
4. Teelõikudel, mis vastavad lõike 1 kohastele hinnalisandi kohaldamise kriteeriumidele, võivad liikmesriigid nõuda väliskulumaksu üksnes juhul, kui kohaldatakse hinnalisandit.
5. Hinnalisandi summa arvatakse maha artikli 7c kohaselt arvutatud väliskulumaksu summast, välja arvatud EURO heitgaasiklassidesse 0, I ja II kuuluvate sõidukite puhul alates ...⁺ ja EURO heitgaasiklassi III kuuluvate sõidukite puhul alates 2015. aastast. Kogu kõnealune hinnalisandi ja väliskulumaksude üheaegselt kohaldamisest tekkinud tulu investeeritakse selliste üleeuroopalist huvi pakkuvate prioriteetsete projektide ehitamise rahastamisse, mis on määratletud otsuse nr 661/2010/EL III lisas.

⁺ Väljaannete talitus: palun lisada käesoleva direktiivi jõustumise kuupäev.

Artikkel 7g

1. Liikmesriigid diferentseerivad infrastruktuurimaksu vastavalt sõiduki EURO heitgaasiklassile nii, et ükski infrastruktuurimaks ei ole üle 100% suurem samast, kõige rangematele heitenormidele vastavatelt samaväärsetelt sõidukitelt nõutavast maksust. Kehtivad kontsessioonilepingud on sellest nõudest vabastatud kuni lepingu uuendamiseni.

Liikmesriik võib siiski teha erandeid infrastruktuurimaksu diferentseerimise nõudest, kui:

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

Kõigist sellistest eranditest teatatakse komisjonile.

2. Kui sõidukijuht või, kui see on asjakohane, vedaja ei ole kontrollimisel võimeline esitama sõiduki EURO heitgaasiklassi tõendamiseks vajalikke dokumente, võivad liikmesriigid kohaldada kõrgeimat maksumäära.
3. Infrastruktuurimaksu võib diferentseerida ka selleks, et vähendada ummikuid, minimeerida infrastruktuurikahjusid, optimeerida asjaomase infrastruktuuri kasutamist või parandada liiklusohutust, tingimusel et:
 - a) diferentseerimine on läbipaistev, avalikustatud ja kõigile kasutajatele võrdsetel tingimustel kättesaadav,
 - b) diferentseeritakse sõltuvalt päevaajast, nädalapäevast või aastaajast,
 - c) ükski infrastruktuurimaks ei ole üle 175% suurem artiklis 7b osutatud kaalutud keskmise infrastruktuurimaksu maksimaalsest tasemest,
 - d) tippkoormuse aeg, mille jooksul nõutakse ummikute vähendamise eesmärgil kõrgemaid infrastruktuurimakse, ei ületa viit tundi päevas,

- e) diferentseerimist kavandatakse ja kohaldatakse läbipaistvalt ja tulusid mittemõjutaval viisil ummikutega teelõigu suhtes, pakkudes madalamaid teemaksumäärasid vedajatele, kes liiklevad tippkoormusevälisel ajal, ning kõrgemaid teemaksumäärasid vedajatele, kes liiklevad samal teelõigul tippkoormuse ajal, ning
 - f) liikmesriik, kes soovib sellist diferentseerimist kehtestada või olemasolevat muuta, teavitab sellest komisjoni ja esitab talle vajaliku teabe tagamaks, et tingimused on täidetud. Esitatud teabe alusel teeb komisjon üldsusele kättesaadavaks loetelu, mis sisaldab neid ajavahemikke ja vastavaid määrasid, mil diferentseerimist kohaldatakse, ja ajakohastab seda korrapäraselt.
4. Lõigetes 1 ja 3 osutatud diferentseerimise eesmärk ei ole saada teemaksust täiendavat maksutulu. Tulude ootamatu suurenemine tasakaalustatakse diferentseerimisstruktuuri muutmisega hiljemalt kahe aasta jooksul alates selle aruandeaasta lõpust, mille jooksul lisatulu tekkis.

Artikkel 7h

1. Vähemalt kuus kuud enne infrastruktuurimaksu uue sissenõudmiskorra rakendamist saadavad liikmesriigid komisjonile:
 - a) teemaksukorra puhul, mis ei hõlma kontsessioonile antavaid teemakse:
 - ühikuväärtused ja muud näitajad, mida kasutatakse erinevate infrastruktuuri kuluelementide arvutamisel, ja
 - selge teabe teemaksukorraga hõlmatavate sõidukite kohta ning selle teedevõrgu või teedevõrgu osa geograafilise ulatuse, mida kasutatakse kuluarvutuses, samuti protsendi kuludest, mida kavatakse katta;

b) kontsessiooni teemakse hõlmava teemaksukorra puhul:

- kontsessioonilepingud või selliste lepingute olulised muudatused,
- aluspõhimõtted, millele on tuginenud kontsessioonile andja kontsessioonilepingu teatises, nagu on osutatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 31. märtsi 2004. aasta direktiivi 2004/18/EÜ (ehitustööde riigihankelistingute, asjade riigihankelistingute ja teenuste riigihankelistingute sõlmimise korra kooskõlastamise kohta)*** 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 kooskõlas lõikega 1 esitab komisjon arvamuse artiklis 7e sätestatud kohustuste täitmise kohta. Komisjoni arvamused tehakse kättesaadavaks artiklis 9c osutatud komiteele.

3. Enne väliskulumaksu uue sissenõudmiskorra rakendamist saadavad liikmesriigid komisjonile järgmised andmed:
- a) täpne teave selle kohta, millistel teelõikudel kavatsetakse nõuda väliskulumaksu, ning esitavad sõidukiklassid, teeliigid ja täpsed ajavahemikud, vastavalt millele väliskulumaksu diferentseeritakse;
 - b) kavandatud kaalutud keskmine väliskulumaks ja kavandatud kogutulu;
 - c) kui see on asjakohane, maksusumma kehtestamiseks artikli 7c lõike 4 kohaselt määratud asutuse ja selle esindaja nimi;
 - d) IIIa lisas esitatud arvutusmeetodi kohaldamise tõendamiseks vajalikud näitajad, andmed ja teave.

4. Komisjon teeb otsuse artiklites 7b, 7c, 7j või artikli 9 lõikes 2 sätestatud kohustuste täitmise kohta hiljemalt:

- a) kuus kuud pärast lõikes 3 osutatud andmete esitamist või
- b) kui see on asjakohane, täiendavad kolm kuud pärast lõikes 3 osutatud täiendavate andmete saamist komisjoni taotlusel.

Asjaomane liikmesriik kohandab kavandatavat väliskulumaksu, et viia see vastavusse komisjoni otsusega. Komisjoni otsus tehakse kättesaadavaks artiklis 9c osutatud komiteele, Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

Artikkel 7i

- 1. Liikmesriigid ei tee ühelegi kasutajale allahindlust seoses teemaksus sisalduva väliskulumaksuga ega vähenda kõnealust maksu.
- 2. Liikmesriigid võivad teha infrastruktuurimaksu allahindluse või kõnealust maksu vähendada järgmistel tingimustel:
 - a) sellest tulenev maksustamisstruktuur on proportsionaalne, avalikustatud, kasutajatele võrdselt kättesaadav ega tekita teistele kasutajatele lisakulusid kõrgemate teemaksude näol;

- b) tänu sellisele allahindlusele või maksuvähendusele hoitakse kokku halduskulusid ning
 - c) allahindlus või maksuvähendus ei ületa 13% infrastruktuurimaksust, mida tasuvad samaväärsed allahindluse ja maksuvähenduse tingimustele mittevastavad sõidukid.
3. Kooskõlas artikli 7g lõike 3 punktis b ja artikli 7g lõikes 4 sätestatud tingimustega võib teemaksumäärasid erandjuhtudel, nimelt otsuse nr 661/2010/EL III lisas määratletud kõrget üleeuroopalist huvi pakkuvate eriprojektide korral, diferentseerida muul viisil, et tagada selliste projektide äriline tasuvus, kui need konkureerivad otseselt muude transpordiliikidega. Sellest tulenev maksustamisstruktuur on lineaarne, proportsionaalne, avalikustatud ja kõigile kasutajatele võrdsetel tingimustel kättesaadav ega tekita teistele kasutajatele lisakulusid kõrgemate teemaksude näol. Enne kõnealuse maksustamisstruktuuri rakendamist kontrollib komisjon selle vastavust nimetatud tingimustele.

Artikkel 7j

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 liidu sisepiiridel. Sel eesmärgil teevad liikmesriigid koostööd, et näha ette meetodid, mille abil vedajad saavad tavapäraseid makseviise kasutades tasuda tee- ja kasutusmakse ööpäevaringselt vähemalt põhilistes müügipunktides nii neid makse kohaldavates liikmesriikides kui ka neist väljaspool. Liikmesriigid näevad tee- ja kasutusmaksude tasumiskohtades ette asjakohased tingimused, et säilitada tavapäraste liiklusohutusnõuete täitmine.
2. Tee- ja kasutusmaksude kogumise kord ei aseta teedevõrku ebaregulaarselt kasutavaid kasutajaid rahaliselt ega muul viisil põhjendamatult ebasoodsasse olukorda. Eelkõige juhul, kui liikmesriik kogub tee- või kasutusmaksu ainult sellise süsteemi alusel, mis nõuab sõidukile paigaldatava seadme kasutamist, tagab liikmesriik, et kõikidel kasutajatel on võimalik hankida Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiivi 2004/52/EÜ (ühenduse elektroonilise maanteemaksu koostalitlusvõime kohta)***** nõuetele vastavaid asjakohaseid sõidukile paigaldatavaid seadmeid mõistlikel halduslikel ja majanduslikel tingimustel.

3. Kui liikmesriik maksustab sõiduki teemaksuga, märgitakse teemaksu kogusumma ning infrastruktuuri- ja/või väliskulumaksu summa vedajale (võimaluse korral elektrooniliselt) väljastatavale kviitungile.
4. Kui see on majanduslikult teostatav, kehtestavad liikmesriigid väliskulumaksu ja koguvad seda direktiivi 2004/52/EÜ artikli 2 lõike 1 nõuetele vastava elektroonilise süsteemi abil. Komisjon edendab liikmesriikidevahelist koostööd, mis võib osutuda vajalikuks, et tagada Euroopa tasandil teemaksu kogumise elektrooniliste süsteemide koostalitlusvõime.

Artikkel 7k

Ilma et see piiraks Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamist, ei mõjuta käesolev direktiiv teemaksude ja/või infrastruktuuri kasutusmaksu süsteemi kasutusele võtvate liikmesriikide vabadust maksta kõnealuste maksude puhul asjakohast hüvitist.

* EÜT L 370, 31.12.1985, lk 8.

** ELT L 204, 5.8.2010, lk 1.

*** ELT L 134, 30.4.2004, lk 114.

**** ELT L 166, 30.4.2004, lk 124.”

3) Artikli 8a järele lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 8b

1. Kaks või enam liikmesriiki võivad teha koostööd kogu nende territooriumil kohaldatava ühise teemaksusüsteemi kehtestamiseks. Sel juhul tagavad kõnealused liikmesriigid, et komisjoni teavitatakse sellisest koostööst, süsteemi edasisest rakendamisest ja selle võimalikest muudatustest.
2. Ühise teemaksusüsteemi suhtes kohaldatakse artiklites 7–7k sätestatud tingimusi. Ühise süsteemiga võivad liituda teised liikmesriigid.”

4) Artikli 9 lõiked 1a ja 2 asendatakse järgmisega:

- „1a. Käesolev direktiiv ei takista liikmesriikidel mittediskrimineerivalt kohaldada spetsiaalselt kehtestatud reguleerivaid makse, et vähendada liiklusummikuid või võidelda keskkonnamõjudega, sealhulgas halva õhukvaliteediga, linnapiirkonna mis tahes teedel, sealhulgas linnapiirkonda läbivatele üleeuroopalise teedevõrgu teedel.

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

- a) hõlbustades tõhusat hinnakujundust;
- b) vähendades maanteetranspordist põhjustatud saastet tekkekohas;
- c) leevendades maanteetranspordist põhjustatud saaste mõju tekkekohas;
- d) parandades sõidukite CO₂- ja energiatõhusust;
- e) arendades alternatiivset infrastruktuuri transpordikasutajate jaoks ja/või suurendades praegust läbilaskevõimet;
- f) toetades üleeuroopalist transpordivõrku;

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

Käesolev lõige loetakse liikmesriikide poolt kohaldatuks, kui nad on kehtestanud maksu- ja rahalise toetuse poliitika, mis võimendab üleeuroopalisele võrgule antavat rahalist toetust ja mille ekvivalentne väärtus moodustab vähemalt 15% infrastruktuuri- ja väliskulumaksudest saadavast tulust igas liikmesriigis, ja nad seda rakendavad.”

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

„Artikkel 9b

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

Artikkel 9c

1. Komisjoni abistab komitee. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 (millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes) tähenduses*.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 4.

Artikkel 9d

Komisjon võtab kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusaktid, mis käsitlevad:

- 0 lisa kohandamist liidu õigustikuga;
- IIIa lisa punktide 4.1 ja 4.2 valemite kohandamist teaduse ja tehnika arenguga.

Käesolevas artiklis osutatud delegeeritud õigusaktide puhul kohaldatakse artiklites 9e, 9f ja 9g sätestatud menetlust.

Artikkel 9e

1. Komisjonile antakse määramata ajaks õigus võtta vastu artiklis 9d osutatud delegeeritud õigusakte.
2. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
3. Komisjonile antud õiguse suhtes võtta vastu delegeeritud õigusakte kohaldatakse artiklites 9f ja 9g sätestatud tingimusi.

Artikkel 9f

1. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artiklis 9d osutatud volituste delegeerimise tagasi võtta.
2. Institutsioon, kes on algatanud sisemenetluse, et otsustada, kas volituste delegeerimine tuleks tagasi võtta, püüab sellest teavitada teist institutsiooni ja komisjoni mõistliku aja jooksul enne lõpliku otsuse tegemist, nimetades delegeeritud volitused, mille suhtes võidakse kohaldada tagasivõtmist, ja tagasivõtmise võimalikud põhjused.
3. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine ja see otsus jõustub kohe või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust. Otsus avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 9g

1. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad delegeeritud õigusakti suhtes vastuväiteid esitada kahe kuu jooksul alates õigusakti teatavakstegemisest.

Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel võib seda tähtaega pikendada kahe kuu võrra.

2. Kui pärast selle tähtaja möödumist ei ole Euroopa Parlament ega nõukogu delegeeritud õigusakti suhtes vastuväiteid esitanud, avaldatakse see *Euroopa Liidu Teatajas* ning see jõustub õigusaktis sätestatud kuupäeval.

Delegeeritud õigusakti võib avaldada *Euroopa Liidu Teatajas* ning see võib jõustuda enne nimetatud tähtaja lõppu, kui nii Euroopa Parlament kui ka nõukogu on komisjonile teatanud, et nad ei kavatse vastuväiteid esitada.

3. Kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab delegeeritud õigusakti suhtes vastuväiteid, õigusakt ei jõustu. Vastuväiteid esitanud institutsioon põhjendab delegeeritud õigusakti suhtes esitatud vastuväiteid.

* ELT L 55, 28.2.2011, lk 13.”

- 6) Artikli 10 lõikes 1 asendatakse sõnad „Euroopa Ühenduste” sõnadega „Euroopa Liidu”.

7) Artikli 10 järele lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 10a

1. II lisa sätestatud summad eurodes ja IIIb lisa 1. ja 2. tabelis sätestatud summad sentides vaadatakse läbi iga kahe aasta tagant alates 1. jaanuarist ...⁺, et võtta arvesse komisjoni (Eurostati) avaldatud kogu ELi hõlmava ühtlustatud tarbijahinnaindeksi (välja arvatud energia ja töötlemata toiduained) muutumist.

Summasid kohandatakse automaatselt, suurendades baassummat eurodes või sentides nimetatud indeksi muutusega protsentides. Saadud summad ümardatakse II lisa puhul eurodeks, IIIb lisa 1. tabeli puhul sendi kümnendikeks ning IIIb lisa 2. tabeli puhul sendi sajandikeks.

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

⁺ Väljaannete talitus: palun lisada käesoleva direktiivi jõustumisele järgnev teine aasta.

8) Artikkel 11 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 11

1. Väliskulu- ja/või infrastruktuurimaksuga maksustavad liikmesriigid koostavad hiljemalt ...⁺ ja seejärel iga nelja aasta tagant aruande oma territooriumil kehtestatud teemaksude, sealhulgas kontsessiooni teemaksude kohta ja edastavad selle komisjonile, kes teeb selle kättesaadavaks teistele liikmesriikidele. Kõnealusest aruandest võib välja jätta teemaksukorrad, mis juba kehtisid 10. juunil 2008 ja mis ei sisalda väliskulumakse, seni kuni need korrad kehtivad ja tingimusel, et neid pole oluliselt muudetud. Kõnealune aruanne sisaldab teavet järgmise kohta:
 - a) kaalutud keskmine väliskulumaks ja sõidukiklassi, teeliigi ja ajavahemiku iga kombinatsiooni puhul sissenõutud konkreetsed summad;
 - b) infrastruktuurimaksu diferentseerimine sõltuvalt sõiduki tüübist ja ajast;

⁺ Väljaannete talitus: palun lisada kuupäev: 36 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

- c) kaalutud keskmine infrastruktuurimaks ja selle kaudu saadud kogutulu;
 - d) väliskulumaksu kaudu saadud kogutulu ning
 - e) artikli 9 lõike 2 alusel võetud meetmed.
2. Komisjon, keda abistab artiklis 9c osutatud komitee, esitab hiljemalt ...⁺ Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi rakendamise ja mõju kohta, eelkõige liiklusest tulenevate saastekulude hüvitamist käsitlevate sätete tõhususe kohta ning üle 3,5 ja alla 12 tonniste sõidukite lisamise kohta. Samuti analüüsitakse nimetatud aruandes pidevale seirele tuginedes ning hinnatakse muu hulgas järgmist:
- a) käesolevas direktiivis ette nähtud meetmete tõhusust maanteetranspordi põhjustatud negatiivse mõju vähendamisel, võttes samuti arvesse eelkõige mõju geograafiliselt isoleeritud ja äärealadel asuvatele liikmesriikidele;
 - b) käesoleva direktiivi rakendamise mõju kasutajatele, et suunata neid kõige keskkonnasõbralikumate ja tõhusamate transpordilahenduste kasutamisele, ning teavet vahemaal põhinevate maksude kasutuselevõtmise kohta;

⁺ Väljaannete talitus: palun lisada kuupäev: 48 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

- c) artiklis 7g osutatud infrastruktuurimaksude diferentseerimise rakendamist ja selle mõju kohaliku õhusaaste ja ummikute vähenemisele. Aruandes hinnatakse ka seda, kas maksimaalne diferentseerimine ja tippkoormuse ajavahemikud, nagu on osutatud artiklis 7g, on piisavad diferentseerimise mehhanismi nõuetekohase toimimise võimaldamiseks;
- d) teaduse arengut transpordi väliskulude hindamisel nende arvessevõtmise eesmärgil ning
- e) edusamme liiklejate suhtes maksude kohaldamisel ja kommertsveokite suhtes kohaldatavate maksustamissüsteemide järkjärgulise ühtlustamise viise.

Aruandes hinnatakse ka elektrooniliste süsteemide kasutamist infrastruktuuri- ja väliskulumaksude kehtestamiseks ja kogumiseks ning nende koostalitlusvõime taset vastavalt direktiivile 2004/52/EÜ.

3. Aruandele lisatakse vajaduse korral Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitatav ettepanek käesoleva direktiivi edasiseks läbivaatamiseks.

4. Hiljemalt ...⁺ esitab komisjon aruande, milles tehakse kokkuvõte muude meetmete (nt õiguspoliitika) kohta, mis on võetud selleks, et võtta arvesse või vähendada kõigi transpordiliikide keskkonna, müra ja tervisega seotud väliskulusid, sealhulgas õigusliku aluse ja kasutatud maksimummäärade kohta.

Selleks, et tagada aus konkurents transpordiliikide vahel ja maksustada järk-järgult kõikide transpordiliikide väliskulud, sisaldab aruanne selliste meetmete ajakava, mis tuleb võtta seni veel arvesse võtmata muude liikide või sõidukite ja/või väliskuluelementide käsitlemiseks, võttes arvesse nõukogu 27. oktoobri 2003. aasta direktiivi 2003/96/EÜ (millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühenduse raamistik)* läbivaatamisel tehtud edusamme.

* ELT L 283, 31.10.2003, lk 51.”

⁺ Väljaannete talitus: palun lisada kuupäev: 12 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

9) III lisa muudetakse järgmiselt:

a) esimene lõik asendatakse järgmisega:

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

b) teises lõigus asendatakse sõna „ühenduse” sõnaga „liidu”;

c) punkti 1 teises taandes asendatakse sõnad „artikli 7a lõike 1” sõnadega „artikli 7b lõike 2”.

10) III lisa järele lisatakse käesoleva direktiivi lisas esitatud tekst.

Artikkel 2

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt ...*. Liikmesriigid teatavad nendest viivitamata komisjonile.

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

Käesoleva direktiivi ülevõtmise ja rakendamise kohustust ei kohaldata liikmesriikide suhtes, kes ei kohalda oma territooriumil ei tee- ega kasutusmaksu.

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

* Väljaannete talitus: palun lisada kuupäev: 24 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

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

„IIIa LISA

VÄLISKULUMAKSUGA MAKSUSTAMISE MIINIMUMNÕUDED

Käesolevas lisas sätestatakse väliskulumaksuga maksustamise ja maksimaalse kaalutud keskmise väliskulumaksu arvutamise miinimumnõuded.

1. Asjaomased teedevõrgu osad

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

Kui liikmesriik otsustab väliskulumaksuga maksustada ainult ühe või mõne osa teedevõrgust, mis kuulub käesoleva direktiivi kohaldamisalasse, valitakse kõnealune osa või kõnealused osad välja pärast hindamist, millega tehakse kindlaks järgmised asjaolud:

- sõidukid põhjustavad väliskulumaksuga maksustatavaid teid kasutades rohkem keskkonnakahju, kui seda tehakse keskmiselt käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluva teedevõrgu muudes osades, mille suhtes ei kohaldata väliskulumaksu, või
- väliskulumaksu kehtestamisel käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluva teedevõrgu muudes osades võiks olla negatiivne mõju keskkonnale või liiklusohutusele, või väliskulumaksuga maksustamisega ja selle kogumisega kaasneksid ebaproportsionaalsed kulud.

2. Maksuga hõlmatavad sõidukid, teed ja ajavahemik

Liikmesriik teatab komisjonile sõidukite klassifikatsiooni, mille järgi teemaks diferentseeritakse. Samuti teatab liikmesriik komisjonile nende teede asukoha, mille suhtes kohaldatakse kõrgemat väliskulumaksu määra (edaspidi „linnalähised teed (sealhulgas kiirteed)”), ning nende teede asukoha, mille suhtes kohaldatakse madalamat väliskulumaksu määra (edaspidi „linnadevahelised teed (sealhulgas kiirteed)”).

Vajaduse korral teatab liikmesriik komisjonile ka täpsed ööajale vastavad ajavahemikud, mille jooksul võib kehtestada kõrgema mürasaaste väliskulumaksu määra, et võtta arvesse kõrgemat mürataset.

Teede klassifitseerimisel linnalähisteks teedeks (sealhulgas kiirteed), linnadevahelisteks teedeks (sealhulgas kiirteed) ning ajavahemike määratlemisel võetakse aluseks objektiivsed kriteeriumid, mis on seotud saaste tekkega teedel ja nende ümbruses, näiteks rahvastikutihedus, ja käesoleva direktiivi kohaselt mõõdetud kõrgeima saastetasemega päevade arv aastas. Kõnealused kriteeriumid lisatakse teatisesse.

3. Maksusumma

Liikmesriik või, kui see on asjakohane, sõltumatu asutus määrab iga sõidukiklassi, teeliigi ja ajavahemiku kohta ühe konkreetse summa. Sellest tulenev maksustamisstruktuur, sh öise ajavahemiku (kui väliskulumaksu puhul on võetud arvesse mürasaastest tulenevat kulu) algus- ja lõpuaeg, on läbipaistev, avalikustatud ja kõigile kasutajatele võrdsetel tingimustel kättesaadav. Avalikustamine peaks toimuma õigeaegselt enne rakendamist. Kõik näitajad, andmed ja muu erinevate väliskuluelementide arvutamise mõistmiseks vajalik teave avalikustatakse.

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

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

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

4. Väliskuluelemendid

4.1. Liiklusest tulenevad õhusaastekulud

Kui liikmesriik otsustab lisada väliskulumaksu alla kõik liiklusest tulenevad õhusaastekulud või osanendest, arvutab liikmesriik või, kui see on asjakohane, sõltumatu asutus liiklusest tulenevadsissenõutavad õhusaastekulud järgmise valemi abil või IIIb lisa 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 sõidukilomeetri kohta)
- PC_{jk} on saasteainega k seotud rahaline kulu teeliigi j puhul (eurot grammi kohta)

Heitetegurid on samad, mida liikmesriik kasutas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2001. aasta direktiiviga 2001/81/EÜ (teatavate õhusaasteainete siseriiklike ülemmäärade kohta)¹ ettenähtud siseriiklike heiteandmekogude koostamisel (milleks kasutatakse EMEP/CORINAIRi heiteandmekogude juhiseid²). Saasteainetega seotud rahalise kulu määrab kindlaks liikmesriik või, kui see on asjakohane, sõltumatu asutus, võttes arvesse uusimaid teooriaid ja uusimat praktikat.

¹ EÜT L 309, 27.11.2001, lk 22.

² Euroopa Keskkonnaagentuuri metoodika on kättesaadav veebilehel http://reports.eea.europa.eu/EMEP_CORINAIR5/.

Liikmesriik või, kui see on asjakohane, sõltumatu asutus võib kohaldada õhusaastekulude väärtuse arvutamisel teaduslikult tõestatud alternatiivmeetodeid, mille puhul kasutatakse õhusaasteainete mõõtmise andmeid ja õhusaasteainetega seotud rahalise kulu kohalikku väärtust, tingimusel et tulemused ei ületa iga sõidukiklassi kohta IIIb lisa tabelis 1 osutatud ühikuväärtusi.

4.2. Liiklusest tulenevad mürakulud

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

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

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

$$NCV_j (\text{öö}) = b \times NCV_j,$$

kus

- NCV_j on mürakulud ühe raske kaubaveoki 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)

- *WADT* on kaalutud keskmine liiklustihedus päevas (sõiduautoekvivalent)
- *a* ja *b* on liikmesriikide määratud kaalutegur, nii et saadav kaalutud keskmine müramaks sõidukikilomeetri kohta ei ületaks NCV_j (päeval).

Liiklusest tulenev mürasaaste sõltub mõõdetud müratasemetest müraga kokkupuute kohas ja müratõkete taga (kui neid on).

Müratasemega *k* kokkupuutuvate 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 määrab kindlaks liikmesriik või, kui see on asjakohane, sõltumatu asutus, võttes arvesse uusimaid teooriaid ja uusimat praktikat.

Kaalutud keskmise igapäevase liiklustiheduse puhul võib raskete kaubaveokite ja sõiduautode vaheline samaväärsustegur *e* olla maksimaalselt 4.

¹ EÜT L 189, 18.7.2002, lk 12.

Liikmesriik või, kui see on asjakohane, sõltumatu asutus võib mürakulude arvutamisel kohaldada teaduslikult tõestatud alternatiivmeetodeid, tingimusel et tulemused ei ületa IIIb lisa tabelis 2 osutatud ühikuväärtusi.

Liikmesriik või, kui see on asjakohane, sõltumatu asutus võib kehtestada diferentseeritud müramakse eesmärgiga soodustada vaiksimate sõidukite kasutamist, tingimusel et see ei põhjusta välisriigi sõidukite diskrimineerimist. Diferentseeritud müramaksude kehtestamisel ei tohi kõige mürarikkamate sõidukite kategooria maks ületada IIIb lisa tabelis 2 esitatud ühikuväärtusi ega kõige vaiksimate sõidukite neljakordset müramaksu.

IIIb LISA

MAKSIMAALNE KAALUTUD KESKMINE VÄLISKULUMAKS

Käesolevas lisas sätestatakse näitajad, mida tuleb kasutada maksimaalse kaalutud keskmise väliskulumaksu arvutamiseks.

1. Liiklusest tulenevad maksimaalsed õhusaastekulud

Tabel 1: Maksimaalne maksustatav õhusaastekulu

Senti sõidukilomeetri kohta	Linnalähised teed (sealhulgas kiirteed)	Linnadevahelised teed (sealhulgas kiirteed)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	0	0
pärast 31. detsembrit 2013	3	2
EURO VI	0	0
pärast 31. detsembrit 2017	2	1
Vähem saastav kui EURO VI	0	0

Tabelis 1 esitatud väärtusi võib korrutada maksimaalselt 2-ga mägistes piirkondades, kui see on õigustatud teekalde, kõrguse ja/või temperatuuri inversiooni tõttu.

2. Liiklusest tulenevad maksimaalsed mürakulud

Tabel 2: Maksimaalne maksustatav mürakulu

Senti sõidukilomeetri kohta	Päev	Öö
Linnalähised teed (sealhulgas kiirteed)	1,1	2
Linnadevahelised teed (sealhulgas kiirteed)	0,2	0,3

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

Euroopa Parlamendi avaldus

Euroopa Parlament avaldab kahetsust, et nõukogu ei nõustunud direktiivi 1999/62/EÜ muutmise ettepaneku raames vastavustabelite kohustusliku avaldamisega. Seetõttu deklareeritakse käesolevaga, et Euroopa Parlamendi ja nõukogu vahelistes kolmepoolsetes läbirääkimistes 23. mail 2011 saavutatud kokkulepe Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi suhtes, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest (Eurovignette), ei piira vastavustabelite üle peetavate institutsioonidevaheliste läbirääkimiste tulemusi.

Euroopa Parlament palub Euroopa Komisjonil teavitada parlamenti kaheteistkümne kuu jooksul pärast käesoleva kokkuleppe vastuvõtmist täiskogu istungil ja esitada ülevõtmisperioodi lõpus aruanne liikmesriikide praktika kohta vastavustabelite koostamisel, millest peaks võimalikult täpselt ilmnema vastavus käesoleva direktiivi ja üleminekumeetmete vahel, ning nende avaldamisel.

Komisjoni avaldus vastavustabelite kohta

Komisjon tuletab meelde, et on võtnud kohustuse tagada, et liikmesriigid koostaksid vastavustabelid, milles seostatakse nende poolt võetavad ülevõtmismeetmed ELi direktiiviga, ning edastaksid need ELi õigusaktide ülevõtmise raames komisjonile kodanike, parema õigusloome ja õigusliku läbipaistvuse huvides ja selleks, et aidata kaasa siseriiklike normide ELi sätetega vastavuse kontrollimisel.

Komisjon avaldab kahetsust, et puudub toetus sätte, mis sisaldub ettepanekus võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest (Eurovignette)) ning mille eesmärk on muuta vastavustabelite kehtestamine kohustuslikuks.

Kompromissi vaimus ja selleks, et tagada nimetatud ettepaneku viivitamatu vastuvõtmine, on komisjon nõus tekstis sisalduva vastavustabeleid käsitleva kohustusliku sätte vahetamisega asjakohase põhjenduse vastu, milles julgustatakse liikmesriike sellist teguviisi järgima. Komisjon teavitab parlamenti kaheteistkümnelt kuu jooksul alates käesoleva kokkuleppe vastuvõtmisest täiskogu istungil ja esitab ülevõtmisperioodi lõpus aruande selle kohta, millist praktikat kasutavad liikmesriigid enda ja liidu huvides vastavustabelite koostamisel, millest peaks võimalikult täpselt ilmnema vastavus käesoleva direktiivi ja üleminekumeetmete vahel, ning nende avaldamisel.

Komisjoni poolt kõnealuses küsimuses võetud seisukoht ei kujuta endast siiski pretsedenti. Komisjon jätkab jõupingutusi, et leida koos Euroopa Parlamendi ja nõukoguga sellele institutsioonilisele horisontaalküsimusele asjakohane lahendus.

Nõukogu eesistujariigi Ungari ja tulevaste eesistujariikide Poola, Taani ja Küprose avaldus

Käesolevaga deklareeritakse, et nõukogu ja Euroopa Parlamendi vahelistes kolmepoolsetes läbirääkimistes 23. mail 2011 saavutatud kokkulepe Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi suhtes, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest (Eurovignette), ei piira vastavustabelite üle peetavate institutsioonidevaheliste läbirääkimiste tulemusi.