I

(Teave)

NÕUKOGU

NÕUKOGU ÜHINE SEISUKOHT (EÜ) nr 33/2005,

6. september 2005,

eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu … direktiiv 2005/…/EÜ, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest

(2005/C 275 E/01)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 1999. aasta direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest ([1]) ja eriti selle artiklit 7

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust, ([2])

võttes arvesse regioonide komitee arvamust, ([3])

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras ([4])

ning arvestades järgmist:

(1) Liikmesriikide veoettevõtjate vaheliste konkurentsimoonutuste kõrvaldamisel sõltub nii siseturu nõuetekohane toimimine kui suurem konkurentsivõime õiglaste mehhanismide loomisest infrastruktuuri kasutamisest tulenevate kulude sissenõudmiseks veoettevõtjatelt. Teatav ühtlustatuse tase on juba saavutatud direktiiviga 1999/62/EÜ.

(2) Maanteede infrastruktuuri kasutamise maksustamise õiglasem süsteem on otsustava tähtsusega säästva transpordi edendamisel ühenduses. Eesmärk, milleks on kasutada olemasolevat teedevõrku optimaalselt ja saavutada selle negatiivse mõju märkimisväärne vähenemine, tuleks kestva majanduskasvu ja siseturu nõuetekohase toimimise huvides saavutada ettevõtjatele lisakoormust kehtestamata.

(3) Komisjon teatas valges raamatus "Euroopa transpordipoliitika aastani 2010: aeg otsustamiseks" oma kavatsusest esitada ettepanek võtta vastu maanteede infrastruktuuri kasutamise maksustamist käsitlev direktiiv. Euroopa Parlament kinnitas vajadust infrastruktuuri kasutusmaksu järele valges raamatus esitatud järeldusi käsitleva aruande vastuvõtmisel 12. veebruaril 2003. Pärast Euroopa Ülemkogu 15. juuni 2001. aasta Göteborgi kohtumist, kus pöörati erilist tähelepanu säästva transpordi teemale, tervitati ka Euroopa Ülemkogu 12. ja 13. detsembri 2002. aasta Kopenhaageni kohtumisel ja Euroopa Ülemkogu 20. ja 21. märtsi 2003. aasta Brüsseli kohtumisel komisjoni kavatsust esitada uus *Eurovignette*-direktiiv.

(4) Teemaksude kehtestamisel võetakse direktiivis 1999/62/EÜ arvesse infrastruktuuri ehitus-, kasutus-, hooldus- ja arenduskulusid. Erisätet on vaja ehituskulude, mida võidakse arvesse võtta selguse tagamiseks.

([1]) EÜT L 187, 20.7.1999, lk 42. Direktiivi on muudetud 2003. aasta ühinemisaktiga.
([2]) ELT C 241, 28.9.2004, lk 58.
([3]) ELT C 109, 30.4.2004, lk 14.
([4]) Euroopa Parlamendi 20. aprilli 2004. aasta arvamus (ELT C 104 E, 30.4.2004, lk 372) ja nõukogu 6. septembri 2005. aasta ühine seisukoht ja Euroopa Parlamendi … seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata).

(5) Rahvusvahelised maanteeveod koonduvad üleeuroopalisele maanteetranspordi võrgule. Lisaks sellele on siseturu nõuetekohane toimimine oluline kaubanduslike vedude seisukohalt. Seega tuleb ühenduse raamistikku kohaldada ka kaubanduslike vedude suhtes, mis toimuvad üleeuroopalisel teedevõrgul, nagu määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 1996. aasta otsuses nr 1692/96/EÜ üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate ühenduse suuniste kohta. ([1]) Liikmesriikidel peaks vastavalt subsidiaarsuse põhimõttele olema vabadus kohaldada vastavalt asutamislepingule teemakse ja/või kasutusmakse teedel, mis jäävad väljapoole üleeuroopalist teedevõrku.

(6) Teemaksusüsteemide rakendamise tasuvuse eesmärgil ei pea tingimata kogu infrastruktuur, mille suhtes teemaks on kehtestatud, olema juurdepääsupiirangutega, kus kontrollitakse nõutava teemaksu tasumist. Liikmesriigid võivad käesolevat direktiivi rakendada, kasutades teemaksu ainult teatavates teemaksuga seotud infrastruktuuri kohtades.

(7) Teemaksud peaksid põhinema infrastruktuuri kulude katmise põhimõttel. Kui selliste kulude katmist on kaasrahastatud üldisest Euroopa Liidu eelarvest, ei tohiks ühenduse vahenditest kaetud osa katmine toimuda teemaksude kaudu, välja arvatud juhul, kui asjaomased ühenduse vahendid sisaldavad erisätteid, mis võtavad ühenduse kaasrahastamise suuruse määramisel arvesse tulevast teemaksude laekumist.

(8) Asjaolu, et kasutaja saab teha otsuseid, mis mõjutavad teemaksude suurust, valides kõige vähem saastava sõiduki ning väiksema liiklustihedusega ajavahemiku või marsruudi, on maksustamissüsteemi oluline osa. Liikmesriikidel peaks seetõttu olema võimalik diferentseerida teemakse vastavalt sõiduki heitgaasikategooriale (EURO-klassifikatsioon) ja teedele põhjustatavale kahjule, liiklusummikute ajale, kohale ja hulgale. Selline teemaksumäärade diferentseerimine peaks olema proportsionaalne taotletava eesmärgiga.

(9) Teede infrastruktuuri kasutamise hinnakujundamise äriaspektid, mis pole käesoleva direktiiviga hõlmatud, peaksid järgima asutamislepingus sätestatut.

(10) Käesoleva direktiiv ei mõjuta teemaksude süsteemi ja/või infrastruktuuri kasutusmakse kehtestanud liikmesriikide vabadust nimetatud maksude tasumist asjakohaselt hüvitada, ilma et see piiraks asutamislepingu artikleid 87 ja 88. Selline hüvitamine ei tohi endaga kaasa tuua konkurentsi moonutamist siseturul ja peab vastama ühenduse õiguse asjakohastele sätetele, eelkõige direktiivi 1999/62/EÜ I lisas sätestatud sõidukimaksude miinimummääradele ning nõukogu 27. oktoobri 2003. aasta direktiivile 2003/96/EÜ, millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühenduse raamistik. ([2])

(11) Juhtudel kui liikmesriigid kehtestavad üleeuroopalisse teedevõrku kuuluvate teede puhul tee- või kasutusmakse, peaksid nimetatud teed olema liikmesriikide hoolduskavades asjakohase prioriteetsuse tasemega.

(12) Erilist tähelepanu tuleks pöörata mägipiirkondadele nagu Alpid või Püreneed. Suurte uute infrastruktuuriprojektide käivitamine on tihti ebaõnnestunud selleks vajalike märkimisväärsete rahaliste vahendite puudumise tõttu. Seetõttu võib sellistes piirkondades nõuda kasutajatelt hinnalisandi maksmist, et rahastada olulisi väga kõrge Euroopa väärtusega projekte, sealhulgas selliseid projekte, mis hõlmavad mõnda teist transpordiliiki samas transpordikoridoris. Kõnealune summa peaks olema seotud projekti kuludega. Samuti peaks see olema seotud teemaksude algtasemega, et vältida mis tahes koridoris kunstlikult kõrgeid makse, mille tulemuseks võib olla liikluse ümbersuundumine teistesse koridoridesse, mis põhjustaks kohalikke liiklusummikuid ja võrkude ebatõhusat kasutamist.

(13) Maksud ei tohiks olla diskrimineerivad ega tekitada sisepiiridel liigseid formaalsusi või takistusi. Seetõttu tuleks võtta asjakohaseid meetmeid, et hõlbustada maksmist juhukasutajate jaoks, eelkõige kohtades, kus teemakse ja/või kasutusmakse kogutakse ainult sellise süsteemi alusel, mis nõuab elektroonilise makseseadme kasutamist (*on-board unit*).

(14) Et tagada infrastruktuuri kasutamise maksustamissüsteemi järjekindel ja ühtlustatud kohaldamine, tuleks uue teemaksude korralduse puhul arvestada kulusid kooskõlas teatavate üldpõhimõtetega või määrata kindlaks kulude tase, mis ei oleks kõrgem nende põhimõtete rakendamisel saadavast tasemest. Neid nõudeid ei tuleks kohaldada olemasolevate korralduste suhtes, välja arvatud juhul, kui neid tulevikus oluliselt muudetakse. Sellised olulised muudatused hõlmavad teemaksude süsteemi algsete tingimuste mis tahes märkimisväärseid

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

([2]) ELT L 283, 31.10.2003, lk 51. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2004/75/EÜ (ELT L 157, 30.4.2004, lk 100).

muudatusi, mis tulenevad teemaksude süsteemi halduriga sõlmitud lepingu muutmisest, kuid ei hõlma esialgses süsteemis ette nähtud muudatusi. Kontsessioonilepingute puhul võib olulisi muudatusi kaasa tuua riigihanke protsess. Et saavutada süsteemi läbipaistvus, takistamata seejuures turumajanduse ning avaliku sektori ja erasektori partnerluse toimimist, peaksid liikmesriigid edastama komisjonile ühikuväärtused ja muud näitajad, mida nad kavatsevad rakendada maksude erinevate kuluelementide arvestamisel, või kontsessioonilepingute puhul asjaomase lepingu ja aluspõhimõtted, et komisjonil oleks võimalik esitada oma arvamus. Arvamused, mis komisjon võttis vastu enne uue teemaksude korralduse kehtestamist liikmesriikides, ei piira mingil määral komisjoni asutamislepingu järgset kohustust tagada ühenduse õiguse kohaldamine.

(15) Et arendada maanteede infrastruktuuri kasutamise maksustamise süsteemi, on vaja edasist tehnika arengut. Peaks olema menetlus, mis lubaks komisjonil pärast asjakohast liikmesriikidega konsulteerimist kohandada direktiivi 1992/62/EÜ nõudeid tehnika arenguga.

(16) Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused. ([1])

(17) Kuna käesoleva direktiivi eesmärki, st maanteede infrastruktuuri tee- ja kasutusmaksude suhtes kohaldatavate tingimuste ühtlustamist, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning seda on tema Euroopa mõõtme ja transpordi siseturu kaitse vajaduse tõttu 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.

(18) Direktiivi 1999/62/EÜ tuleks vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 1999/62/EÜ muudetakse käesolevaga järgmiselt.

1. Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) punkt a asendatakse järgmisega:

"a) *üleeuroopaline teedevõrk* — Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 1996. aasta otsuse nr 1692/96/EÜ üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate ühenduse suuniste kohta (*) I lisa 2. jaos määratletud teedevõrk, mida on illustreeritud vastavate kaartidega. Kaardid vastavad kõnealuse direktiivi regulatiivosas ja/või II lisas nimetatud seonduvatele jagudele.

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

b) lisatakse järgmised punktid:

"aa) *ehituskulud* — ehitusega seotud kulud, sealhulgas vajaduse korral järgmiste tegevuste rahastamiskulud:

— uus infrastruktuur või uus infrastruktuuri parandamine (kaasa arvatud oluline teekonstruktsiooni remont); või

— infrastruktuur või infrastruktuuri parandamine (kaasa arvatud oluline teekonstruktsiooni remont), mis on valminud mitte rohkem kui 30 aastat enne … (*), kui... (*) kehtib juba teemaksude korraldus, või on valminud mitte rohkem kui 30 aastat enne mis tahes uue teemaksude korralduse kehtestamist, mis on toimunud pärast … (*); enne nimetatud tähtaegu valminud infrastruktuuri või infrastruktuuri parandamise kulusid võib samuti lugeda ehituskuludeks, kui:

i) liikmesriik on kehtestanud teemaksude korra, mis näeb ette nimetatud kulude katmise teemaksude süsteemi halduriga sõlmitud lepingu alusel või muude samaväärse toimega õigusaktide alusel, mis jõustuvad enne … (*), või

ii) liikmesriik suudab tõendada, et asjaomase infrastruktuuri ehitamise põhjuseks oli, et selle projekteeritud elueaks oli rohkem kui 30 aastat.

([1]) EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

(*) 24 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumise kuupäeva.

Igal juhul ei tohi arvesse võetavate ehituskulude summa ületada … (*) või uue teemaksu korralduse kehtestamise kuupäeval, kui see on hilisem kuupäev, kasutuses olevate infrastruktuuri komponentide käesoleval hetkel järelejäänud projekteeritud elueale proportsionaalselt vastavat summat.

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

ab) *rahastamiskulud* — laenuintressid ja/või aktsionäride omakapitali tasuvus;

ac) *oluline teekonstruktsiooni remont* — teekonstruktsiooni remont, välja arvatud selline remont, millest teekasutajatel enam kasu ei ole, nt kui parandustööd on asendatud uue kulumiskihi paigaldamisega või muude ehitustöödega;";

c) punkt b asendatakse järgmisega:

"b) *teemaks* — kindlaksmääratud summa, mis tasutakse siis, kui sõiduk läbib artikli 7 lõikes 1 osutatud infrastruktuuri kahe punkti vahelise kindla vahemaa; summa sõltub läbitavast vahemaast ja sõidukiliigist;"

d) lisatakse järgmine punkt:

"ba) *kaalutud keskmine teemaks* — kindla ajavahemiku jooksul teemaksudest saadud kogutulu, mis on jagatud teedevõrgul, kus on selle ajavahemiku jooksul kehtestatud teemaks, läbitud sõidukikilomeetrite arvuga ning nii tulu kui ka sõidukikilomeetrid on arvutatud sõidukite kohta, mille suhtes kohaldatakse teemaksu;"

e) punktid c, d, e ja f asendatakse järgmisega:

"c) *kasutusmaks* — kindlaksmääratud summa, mille tasumisel antakse sõidukile õigus kasutada kindla ajavahemiku jooksul artikli 7 lõikes 1 osutatud infrastruktuure;

d) *sõiduk* — mootorsõiduk või liigendsõiduk, mis on ette nähtud või mida kasutatakse ainult kaupade autoveoks ja mille suurim lubatud täismass on üle 3,5 tonni;

e) *EURO 0, EURO I, EURO II, EURO III, EURO IV, EURO V, EEV kategooria sõiduk* — sõiduk, mis vastab käesoleva direktiivi 0 lisas sätestatud saaste piirväärtustele;

f) *sõiduki tüüp* — kategooria, kuhu sõiduk kuulub vastavalt tema telgede arvule, mõõtmetele või massile või muule sõiduki klassifitseerimise viisile, mis kajastab sõiduki poolt teele põhjustatavaid kahjustusi, liigitatud sõiduk (näiteks IV lisas sätestatud klassifitseerimissüsteem sõiduki poolt teele põhjustatavate kahjustustuste põhjal), eeldusel et kasutatav klassifitseerimissüsteem põhineb sõiduki omadustel, mis on esitatud kõigis liikmesriikides kasutatavates sõiduki dokumentides, või on visuaalselt nähtavad.";

f) lisatakse järgmised punktid:

"g) *kontsessioonileping* — ehitustööde kontsessioonileping või teenuste kontsessioonileping, nagu need on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 31. märtsi 2004. aasta direktiivi 2004/18/EÜ riiklike ehitustöölepingute, riiklike tarnelepingute ja riiklike teenuslepingute sõlmimise korra kohta artiklis 1; (*)

h) *kontsessioonile antud teemaks* — teemaks, mida nõuab sisse kontsessionäär kontsessioonilepingu alusel.

(*) ELT L 134, 30.4.2004, lk 114. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni määrusega EÜ nr 1874/2004 (ELT L 326, 29.10.2004, lk 17)."

2. Artiklit 7 muudetakse järgmiselt:

a) lõiked 1, 2, 3 ja 4 asendatakse järgmisega:

"1. Liikmesriigid võivad säilitada või kehtestada teemaksud ja/või kasutusmaksud üleeuroopalise teedevõrgu või selle võrgu osade suhtes ainult lõigetes 2 kuni 12 sätestatud tingimustel. See ei piira liikmesriikide õigust kohaldada asutamislepingu kohaselt teemakse ja/või kasutusmakse teede suhtes, mis ei kuulu üleeuroopalisse teedevõrku, või mootorsõidukite suhtes, mida ei ole üleeuroopalise teedevõrgu kontekstis hõlmatud mõistega "sõiduk".

2. Liikmesriigid võivad säilitada või kehtestada teemaksud ja/või kasutusmaksud, mida kohaldatakse ainult sõidukitele, mille maksimaalne lubatud täismass on vähemalt 12 tonni. Kui liikmesriigid otsustavad kohaldada teemakse ja/või kasutusmakse sõidukitele, mille maksimaalne lubatud täismass on alla nimetatud piiri, kohaldatakse käesoleva direktiivi sätteid.

(*) 24 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumise kuupäeva.

3. Ühe teeosa kasutamise eest ei saa mis tahes kategooria sõidukilt samaaegselt nõuda tee- ja kasutusmaksu. Liikmesriigid võivad siiski kehtestada teemaksud selliste teedevõrkude puhul, kus kohaldatakse sildade, tunnelite ja mäekurude kasutusmakse.

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

b) lisatakse järgmised lõiked:

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

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

— see on vastavuses lõike 10 punktis a sätestatud tingimustega;

— see on kooskõlas asutamislepinguga, eelkõige selle artiklitega 12, 49, 86 ja 87;

— see ei moonuta konkurentsi siseturul;

— sellest tulenev maksustamisstruktuur on lineaarne, proportsionaalne, kõigile kasutajatele võrdselt kättesaadav ning ei tekitada teistele kasutajatele lisakulusid kõrgemate teemaksude kujul.

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

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

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

c) lõige 6 asendatakse järgmisega:

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

d) lõike 7 teine ja kolmas lõik jäetakse välja;

e) lõiked 9 ja 10 asendatakse järgmisega:

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

10. a) Ilma et see mõjutaks lõikes 9 osutatud kaalutud keskmisi teemakse, võivad liikmesriigid muuta teemaksumäärasid sellistel eesmärkidel nagu keskkonnakahjustustega võitlemine, liiklusummikute tekkimise vältimine, infrastruktuurile tekitatavate kahjustuste vähendamine, asjaomase infrastruktuuri kasutamise optimeerimine või teeohutuse edendamine, eeldusel et selline muutmine:

— on proportsionaalne taotletava eesmärgiga;

— on läbipaistev ja mittediskrimineeriv eelkõige veoettevõtja riikkondsuse, veoettevõtja registrijärgse asukoha või sõiduki registrisse kandmise riigi või koha, või veo lähtekoha või sihtkoha tõttu;

— ei ole kavandatud tekitama teemaksust tulenevaid lisatulusid, iga tahtmatu tulude suurenemine (mille tagajärjel keskmised kaalutud teemaksud ei ole kooskõlas lõikega 9) peab olema tasakaalustatud muudetud teemaksu struktuuri korrigeerimisega kahe aasta jooksul alates aruandeaasta lõpust, mille jooksul lisatulu tekkis;

— on kooskõlas punktis b sätestatud maksimaalsete paindlikkuse piirmääradega;

b) vastavalt punktis a sätestatud tingimustele võib teemaksumäärasid muuta järgmiselt:

— EURO heitgaasikategooriad nagu on esitatud 0 lisas, tingimusel et ükski teemaks ei ületa rohkem kui 100 % võrra teemaksu, mida nõutakse samaväärsete sõidukite eest, mille puhul on täidetud rangeimad heitgaasinormid, ja/või

— sõltuvalt päevaajast, nädalapäevast või aastaajast, tingimusel et:

i) mis tahes teemaks ei ole rohkem kui 100 % suurem odavaima päevaaja, nädalapäeva või aastaaja ajal nõutavast teemaksust või

ii) kui odavaim periood on nullmääraga, ei ole kõige kallima päevaaja, nädalapäeva või aastaaja maksu lisamäär suurem kui 50 % teemaksumäära tasemest, mida muul juhul vastavale sõidukile kohaldatakse;

c) vastavalt punktis a sätestatud tingimustele võib teemaksumäärasid erandjuhtudel kõrget üleeuroopalist huvi pakkuvate eriprojektide korral muuta muul viisil, et tagada selliste projektide äriline tasuvus, kui need konkureerivad otseselt muude transpordiliikidega. Sellest tulenev maksustamisstruktuur on lineaarne, proportsionaalne, avalikustatud, kõigile kasutajatele võrdsetel tingimustel kättesaadav ning ei tekita muudele kasutajatele lisakulusid kõrgemate teemaksude kujul. Enne kõnealuse maksustamisstruktuuri rakendamist kontrollib komisjon selle vastavust käesolevas punktis sätestatud tingimustele.";

f) lisatakse järgmised lõiked:

"11. Erandjuhtudel võib mägistes piirkondades asuvate infrastruktuuride korral ja pärast komisjoni teavitamist lisada teatud teelõikude teemaksudele hinnalisandi:

a) kui nendel teelõikudel esineb tõsiseid ummikuid, mis mõjutavad sõidukite vaba liikumist või

b) kui nende teelõikude kasutamisel tekitavad sõidukid märkimisväärset keskkonnakahju,

tingimusel et:

— hinnalisandist tekkinud lisatulu investeeritakse üleeuroopalist huvi pakkuvatesse prioriteetsetesse projektidesse, mis on määratletud otsuse nr 884/2004/EÜ III lisas ja mis aitavad otseselt kaasa kõnealuste ummikute või keskkonnakahju vähendamisele ning mis asuvad samas transpordikoridoris teelõiguga, mille suhtes kehtestatakse hinnalisand;

— hinnalisand, mida võib kehtestada kooskõlas lõikega 10 muudetud teemaksudele, ei ületa 15 % kaalutud keskmisest teemaksust, mis arvutatakse vastavalt lõikele 9, välja arvatud juhul, kui tekkinud lisatulu investeeritakse üleeuroopalist huvi pakkuvate prioriteetsete projektide piiriülestesse lõikudesse, mis hõlmavad infrastruktuure mägistes piirkondades; sellisel juhul ei tohi hinnalisand olla suurem kui 25 %;

— hinnalisandi kohaldamisega ei kaasne kaubandusliku liikluse ebaõiglast kohtlemist võrreldes muude teekasutajatega;

— infrastruktuuri, mille suhtes tuleb hinnalisandit kohaldada, rahastamiskavad ja uue infrastruktuuri projekti tulude-kulude analüüs esitatakse komisjonile enne hinnalisandi kehtestamist;

— ajavahemik, mille jooksul hinnalisand kohaldub, määratletakse ja piiritletakse eelnevalt ning see peab olema kooskõlas rahastamiskavast tulenevate prognoositavate tuludega ja esitatud tulude-kulude analüüsiga.

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

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

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

3. Lisatakse järgmine artikkel:

"*Artikkel 7a*

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

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

3. Liikmesriikide poolt pärast … (*) rakendatava uue teemaksude korralduse jaoks, mis ei hõlma teemaksude kontsessioonile andmist, arvestavad liikmesriigid kulusid, kasutades III lisas sätestatud üldpõhimõtetest lähtuvat metoodikat.

Uute kontsessioonile antavate teemaksude, mis rakendatakse pärast … (*), maksimaalne tase vastab tasemele, mis oleks saadud kasutades III lisas sätestatud üldpõhimõtetest lähtuvat metoodikat, või on sellest väiksem. Sellise vastavuse hindamine tuleb teha mõistlikult pika võrdlusperioodi alusel, mis on sobiv kontsessioonilepingu laadiga.

Teemaksude korralduste suhtes, mis kehtivad … (*), või millele on enne … (*) tulenevalt riigihanke protsessist saadud pakkumised või saadud vastused vastavalt läbirääkimiste menetlusele saadetud läbirääkimiste kutsetele, ei kohaldata käesolevas lõikes sätestatud kohustusi, kuni need korraldused kehtivad ja eeldusel et neid oluliselt ei muudeta.

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

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

— ühikuväärtused ja muud näitajad, mida kasutatakse erinevate kuluühikute arvestamisel, ja

— selge teabe teemaksude süsteemiga hõlmatavate sõidukite kohta ja teedevõrgu või teedevõrgu osa geograafilise ulatuse, mida kasutatakse kuluarvestuses, ning protsendi kuludest, mille katmist kavandatakse;

b) teemaksude korralduse puhul, mis hõlmab kontsessioonile antavaid teemakse:

— kontsessioonilepingud või selliste lepingute olulised muudatused;

— aluspõhimõtted, millele kontsessioonile andja kontsessioonilepingu teatises on tuginenud, nagu osutatud direktiivi 2004/18/EÜ VII B lisas; nimetatud aluspõhimõtted sisaldavad prognoositavaid kulusid, nagu need on määratletud artikli 7 lõikes 9 ja mida nähakse ette kontsessioonilepingu alusel, prognoositavat liikluskoormust sõidukitüüpide kaupa, kavandatavate teemaksude tasemeid ja kontsessioonilepinguga hõlmatud teedevõrgu geograafilist ulatust.

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

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

6. Kui liikmesriik soovib kohaldada artikli 7 lõike 11 sätteid … (*) juba kehtivatele teemaksude korraldustele, esitab asjaomane liikmesriik teabe, mis tõendab, et asjaomase infrastruktuuri suhtes kohaldatav kaalutud keskmine teemaks vastab artikli 2 punktile aa ning artikli 7 lõigetele 9 ja 10."

4. Artikli 8 lõike 2 punkt b asendatakse järgmisega:

"b) ühise kasutusmaksu tasumine võimaldab juurdepääsu võrkudele, mis on määratletud osalevate liikmesriikide poolt kooskõlas artikli 7 lõikega 1;".

5. Lisatakse järgmine artikkel:

"*Artikkel 8a*

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

6. Artiklit 9 muudetakse järgmiselt:

a) lõikele 1 lisatakse järgmine punkt:

"d) kindlustusmakse.";

b) lõige 2 asendatakse järgmisega:

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

(*) 24 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumise kuupäeva.

7. Lisatakse järgmised artiklid:

"Artikkel 9a

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

Artikkel 9b

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

Artikkel 9c

1. Komisjoni abistab komitee.

2. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse nõukogu otsuse 1999/468/EÜ artikleid 3 ja 7, võttes arvesse nimetatud otsuse artiklis 8 sätestatut.

3. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse nõukogu otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse nimetatud otsuse artiklis 8 sätestatut.

Otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõikes 6 sätestatud tähtajaks kehtestatakse kolm kuud.

4. Komitee võtab vastu oma töökorra."

8. Artikkel 11 asendatakse järgmisega:

"Artikkel 11

Komisjon esitab hiljemalt … (*) Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi rakendamisest ja mõjudest, võttes arvesse tehnoloogia arengut ja liiklustiheduse suundumusi ning hinnates selle mõjusid siseturule, sealhulgas saared, raskesti ligipääsetavad alad ja ühenduse äärealad, hinnates samuti sektorisse tehtud investeeringute taset ja direktiivi panust jätkusuutliku transpordipoliitika eesmärkide saavutamisel.

Vajadusel lisatakse aruandele Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitatavad ettepanekud direktiivi edasiseks läbivaatamiseks.

Liikmesriigid edastavad komisjonile vajaliku teabe hiljemalt… (*)."

9. II lisas sisalduvat tabel, kus on esitatud aastamaksu määrad, asendatakse järgmisega:

"Direktiivi 88/77/EMÜ I lisa tabelis 1 määratletud maksimaalsed aastamaksud sõiduki heitgaasiklasside kaupa

	kuni kolm telge	vähemalt neli telge
EURO 0 ja EURO I	1 020	1 648
EURO II ja EURO III	904	1 488
EURO IV, EURO V ja EEV	797	1 329"

10. II lisa viimane lause asendatakse järgmisega:

"Päevane kasutusmaks on kõigi sõidukikategooriate puhul võrdselt 11 eurot."

11. Lisatakse 0 lisa, mille tekst on esitatud käesoleva direktiivi I lisas.

12. Lisatakse III lisa, mille tekst on esitatud käesoleva direktiivi II lisas.

13. Lisatakse IV lisa, mille tekst on esitatud käesoleva direktiivi III lisas.

Artikkel 2

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt… (*). Nad teatavad sellest viivitamata komisjonile.

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

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetud siseriiklike õigusnormide teksti koos tabeliga, mis näitab kuidas käesoleva direktiivi sätted vastavad vastuvõetud siseriiklikele sätetele.

Artikkel 3

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

Artikkel 4

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel	*Nõukogu nimel*
President	*eesistuja*
…	…

(*) 24 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumise kuupäeva.

(*) 5 aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumise kuupäeva.

I LISA

"0 LISA

SAASTE PIIRVÄÄRTUSED

1. **Kategooria EURO 0 sõidukid**

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

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

	Süsinikmonooksiidi (CO) mass grammides kWh kohta	Süsivesinike (HC) mass grammides kWh kohta	Lämmastikoksiidide (NOx) mass grammides kWh kohta	Tahkete osakeste (PT) mass grammides kWh kohta
Kategooria EURO I sõiduk	4,9	1,23	9,0	0,4 (1)
Kategooria EURO II sõiduk	4,0	1,1	7,0	0,15

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

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

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

	Süsinikmonooksiidi (CO) mass grammides kWh kohta	Süsivesinike (HC) mass grammides kWh kohta	Lämmastikoksiidide (NOx) mass grammides kWh kohta	Tahkete osakeste (PT) mass grammides kWh kohta	Heitgaaside suitsusus m^{-1}
Kategooria EURO III sõiduk	2,1	0,66	5,0	0,10 (2)	0,8
Kategooria EURO IV sõiduk	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Kategooria EURO V sõiduk	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Kategooria EEV sõiduk	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

(1) Katsetsükkel koosneb kindlaksmääratud kiiruse ja pöördemomendiga katsefaaside järjestusest mootori katsetamiseks püsiseisundis (ESC katse) või siirderežiimil (ETC ja ELR katse).
(2) Mootorite puhul, mille silindrite töömaht on alla 0,7 dm^3 ja mille nominaalkiirus on vähemalt 3 000 min^{-1}, on piirmäär 0,13.

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

II LISA

"III LISA

KULUDE JAOTUSE JA TEEMAKSUDE ARVUTAMISE ÜLDPÕHIMÕTTED

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

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

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

1. **Võrgustiku ja hõlmatud sõidukite määratlus**

— Juhul kui ühtset teemaksu korraldust ei kohaldata terve TEN teedevõrgu osas, peab liikmesriik täpsustama teedevõrgu osa või osad, mille suhtes teemaksu korraldust kohaldatakse ning millist süsteemi ta teemaksu muutmise eesmärgil sõidukite liigitamisel kasutab. Liikmesriigid täpsustavad samuti, kas nad laiendavad enda teemaksu korralduse kohaldamist sõidukite suhtes, mille mass on alla 12 tonni alampiiri.

— Juhul kui liikmesriik otsustab kulude katmise osas kasutada enda teedevõrgu erinevates osades erinevat poliitikat (nagu on lubatud artikli 7a lõike 1 kohaselt), tuleb igas täpselt määratletud teedevõrgu osas kohaldada eraldiseisvat kuluarvestust. Liikmesriik võib oma teedevõrgu jagada mitmeks täpselt määratletud osaks ning iga osa suhtes kehtestada eraldiseisvad kontsessioonilepingud või sarnased lepingud.

2. **Infrastruktuuri kulud**

2.1. *Investeeringukulud*

— Investeeringukulud sisaldavad ehituskulusid (sealhulgas rahastamiskulud) ja infrastruktuuri arenduskulusid ning vajaduse korral lisaks veel kapitalitulu või kasumimarginaali. Samuti peavad kulud sisaldama maa omandamise, planeerimise, projekteerimise, ehituslepingute täitmise ja projektijuhtimise järelevalve, arheoloogiliste ja pinnaseuuringute kulusid ning muid asjakohaseid lisakulusid.

— Ehituskulude katmine põhineb kas infrastruktuuri projekteeritud elueal või kontsessioonilepingu kaudu rahastamise või muudel põhjustel asjakohaseks peetaval muul amortisatsiooniperioodil (mis ei ole lühem kui 20 aastat). Amortisatsiooniperioodi pikkus võib kontsessioonilepingute sõlmimise läbirääkimistel olla võtmetähtsusega muutuja, eelkõige kui asjaomane liikmesriik soovib lepingu osana kehtestada kohaldatava kaalutud keskmise teemaksu ülempiiri.

— Ilma et see piiraks investeeringukulude arvutamist, võib kulude katmine:

  — jaguneda kogu amortisatsiooniperioodi jooksul ühtlaselt või olla kaalutud nii, et kulude katmise raskuspunkt langeb amortisatsiooniperioodi algus-, kesk- või lõppfaasi, eeldusel et nimetatud kaalumine viiakse läbi läbipaistval viisil;

  — ette näha teemaksu indekseerimise kogu amortisatsiooniperioodi jooksul.

— Kõik soetusmaksumused põhinevad makstud summadel. Veel tegemata kulud peavad põhinema mõistlikel kuluprognoosidel.

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

— Valitsemissektori investeeringuid võib lugeda rahastatud laenudeks. Soetusmaksumuse osas kohaldatavaks intressimääraks on valitsemissektori laenudele sel perioodil kehtinud intressimäär.

— Raskete kaubaveokite poolt põhjustatud kulud jaotatakse objektiivselt ja läbipaistvalt, võttes arvesse raskete kaubaveokite liikluse osakaalu teedevõrgu koguliiklusest ja seonduvaid kulusid. Raskete kaubaveokite poolt läbitud kilomeetreid võib sel eesmärgil korrigeerida objektiivselt põhjendatavate" samaväärsuskordajatega", nagu näiteks punktis 4 sätestatud samaväärsuskordajad. ([1])

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

2.2. *Iga-aastased hoolduskulud ja struktuurilised remondikulud*

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

— Nimetatud kulud jaotatakse raskete kaubaveokite liikluse ja muude sõidukite liikluse vahel, tuginedes tegelikult läbitud kilomeetrite ja prognoositavalt läbitavate kilomeetrite osakaaludele, ning neid võib korrigeerida objektiivselt põhjendatavate samaväärsuskordajatega, nagu näiteks punktis 4 sätestatud samaväärsuskordajad.

3. **Tegevuskulud, juhtimiskulud ja maksustamiskulud**

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

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

— teemaksu kogumissüsteemi igapäevase tegevuse, haldamise ja rakendamisega seonduvaid kulusid;

— halduslõivusid ja kontsessioonilepingutega seonduvaid makse;

— infrastruktuuri käitamisega seonduvaid juhtimis-, haldamis- ja teenustasusid.

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

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

4. **Raskete kaubaveokite osakaal liikluses, samaväärsuskordajad ja korrektsioonimehhanism**

— Et asjakohaselt arvesse võtta raskete kaubaveokite kasutamisest tulenevaid suurenenud infrastruktuuri ehitus- ja remondikulusid peab teemaksude arvutamine põhinema raskete kaubaveokite poolt tegelikult läbitud kilomeetrite või prognoositavalt läbitavate kilomeetrite osakaalul kogu liiklusest, mida võib soovi korral samaväärsuskordajatega korrigeerida.

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

([1]) Liikmesriigid võivad samaväärsuskordajate kohaldamisel arvesse võtta järk-järgulist teedeehitust või kasutada pikaajalisel elutsüklil põhinevat lähenemisviisi.

Sõidukiklass (1)	Samaväärsuskordajad		
	Teekonstruktsiooni remont (2)	Investeeringud	Iga-aastane hooldus
3,5 t ja 7,5 t vahel, klass 0	1	1	1
> 7,5 t, klass I	1,96	1	1
> 7,5 t, klass II	3,47	1	1
> 7,5 t, klass III	5,72	1	1

(1) Sõidukiklassi kindlakstegemise kohta vt IV lisa.
(2) Sõidukiklassid vastavad teljekaaludele 5,5; 6,5; 7,5 ja 8,5 tonni.

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

III LISA

"IV LISA

SOOVITUSLIK SÕIDUKIKLASSI KINDLAKSMÄÄRAMINE

Sõidukiklassid on määratletud allpool toodud tabelis.

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

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

Mootorsõidukid

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

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

Liidendsõidukid (liigendsõidukid ja autorongid)

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

NÕUKOGU PÕHJENDUSED

I. SISSEJUHATUS

Komisjon võttis oma ettepaneku vastu 23. juulil 2003.

20. aprillil 2004 võttis Euroopa Parlament esimesel lugemisel vastu oma arvamuse.

Nõukogu võttis 6. septembril 2005 vastu ühise seisukoha kooskõlas asutamislepingu artikliga 251.

Töö käigus arvestas nõukogu samuti Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee [1] ning regioonide komitee [2] arvamust.

II. ÜHISE SEISUKOHA ANALÜÜS

Nõukogu suutis neljandal katsel, 21. aprillil 2005, viimaks saavutada poliitilise kokkuleppe, mis sillutab teed ühise seisukoha vastuvõtmisele, lõpetades seega sisemise läbirääkimisprotsessi, mis on kestnud rohkem kui 18 kuud. Kokkuleppe saavutamisel esinenud raskused peegeldavad liikmesriikide erinevaid huvisid ja suhtumisi, mis sõltuvad nii nende geograafilisest asendist (siseturu keskosas või äärealal) kui ka muudest asjaoludest nagu nende olemasoleva teedevõrgu arengutase ja nende eelistatud meetod infrastruktuuriprojektide rahastamiseks.

Läbirääkimised toimusid komisjoni 2001. aasta Euroopa transpordipoliitika valge raamatuga [3] kujundatud poliitika kontekstis, milles on rõhutatud transpordi infrastruktuuri tõhusa maksustamise tähtsust erinevate transpordiliikide kasvu tasakaalustamise vahendina ja mis seega on suunatud ummikute ja keskkonnakahjuga seotud kasvavate probleemide lahendamisele.

1. *Peamiste poliitika eesmärkide käsitlemine*

Ühises seisukohas on nõukogu keskendunud olemasoleva direktiivi konkreetsetele lisandväärtusega täiendustele, et uus õiguslik raamistik peegeldaks ühenduse kaasaegse 21. sajandi transpordipoliitika vajadusi. Ühine seisukoht keskendub eelkõige järgmistele küsimustele:

— *ummikute ja keskkonnakahjuga* seotud probleemide käsitlemine,

— vahendite esitamine *alternatiivsetesse infrastruktuuridesse* (ümbersuunamine) tehtavate investeeringute täiendavaks *rahastamiseks*,

— suurema *läbipaistvuse ja objektiivsuse* tagamine *maksumäärade kehtestamisel*, millega kaasnevad lisavahendid, mis võimaldavad komisjonil korraldada paremat vastavuse järelevalvet,

— õigusliku raamistiku kohandamine infrastruktuuri rajamise rahastamiseks kasutatava *avaliku sektori/erasektori partnerlusmudeliga*.

Muudatused, mis vastavad nimetatud neljale eesmärgile, on sätestatud allpool.

---

[1] ELT C 241, 28.9.2004, lk 58.
[2] ELT C 109, 30.4.2004, lk 14.
[3] KOM(2001) 370, 12.9.2001

i) *Ummikute ja keskkonnakahjuga seotud probleemide käsitlemine*

Teemaksumäärade muutmine (artikli 7 lõige 10)

Võime muuta teemaksumäärasid sõltuvalt EURO heitgaasikategooriast ja päevaajast on peamine mehhanism, mis on kavandatud käsitlema ummikute ja keskkonnakahjuga seotud probleeme. Nõukogu sai inspiratsiooni Euroopa Parlamendilt (muudatus 29), nähes ette võimaluse muuta teemaksumäärasid nädalavahetustel ja riigipühadel. Kuid nõukogu tekstis võimaldatav teemaksumäära muutmine läheb kaugemale muudatuses 29 määratletust. Peamine erinevus on see, et parlament soosib ülemmäära kasutamist, mille alusel kõrgeim teemaksumäär ei oleks suurem kui kahekordne madalaim määr. Seevastu teele põhjustatavate kahjustuste (nt mass, telgede arv) alusel muudetava teemaksumäära osas ei piira nõukogu teemaksumäära muutmist üldse ning heitgaasikategooria ja päevaaja alusel muudetava teemaksumäära korral arvutatakse kõrgeimat teemaksumäära kumulatiivselt. Selle tulemus on, et raske ja saastav veok võib tiheda liiklusega päevaajal liiklemise korral tasuda teemaksu isegi neli korda enam kui kergem ja vähem saastav sõiduk, mis liikleb hõredama liiklusega päevaajal. Nimetatud mõju tugevdaks veelgi võimalik nullmäära kasutuselevõtmine teatud päevaaegadel.

Nende uute võimaluste kuritarvitamise vältimiseks võetakse kasutusele selge ja ühemõtteline nõue, et muudetava teemaksumäära skeem peab olema tuluneutraalne ning ettekavatsematult saadud ülemäärane tulu tuleb järgnevatel aastatel kompenseerida vähendatud teemaksumääradega. See tuluneutraalsuse põhimõte on esitatud ka parlamendi muudatuses 12.

Teine ühise seisukoha element, mis on seotud keskkonnakahju ja ummikutega seotud probleemidega, on hinnalisand ning seda käsitletakse järgmises lõigus.

ii) *Alternatiivse infrastruktuuri rahastamine*

Hinnalisand (artikli 7 lõige 11)

Nõukogu kiitis heaks komisjoni ettepaneku, et erandjuhtudel oleks võimalik kehtestada teemaksudele hinnalisand mägistes piirkondades nendel teedel, kus tekivad ummikud või tekitatakse keskkonnakahju. Piiriülestel juhtudel säilitatakse hinnalisandi ülemmäär 25 % ning mitte-piiriüleste juhtude korral on hinnalisandi ülemmääraks 15 %. Parlamendi soovitust (muudatus 30) laiendada hinnalisandi kasutamist saastatud linnapiirkondadele ei võetud arvesse. Ühise seisukoha tekstis säilitatakse nõue, et hinnalisandist saadav tulu tuleb kasutada TEN prioriteetse projekti kaasrahastamiseks samas transpordikoridoris ning seda nõuet tugevdatakse.

Hinnalisand on oluline, kuna see annab täiendava netotulu (ületades kasutatava tee rajamise kulud), mille konkreetne sihtotstarve on alternatiivse infrastruktuuri (enamikel juhtudel raudtee) rahastamine.

iii) *Läbipaistvad ja objektiivsed maksumäärad, mille üle teostab järelevalvet komisjon*

Ehituskulude määratlus (artikli 2 punkt aa)

Ühine seisukoht hõlmab seda komisjoni ettepanekus esitatud uut määratlust, millega määratletakse eelnevalt tehtud kulutused, mida võib teemaksumäärade arvestamisel arvesse võtta. Nõukogu tekst võtab arvesse parlamendi soovitust (muudatus 21) lubada arvesse võtta ainult osa kõnealustest kuludest, kuid lähtub selle osa määramisel pigem projekteeritud elueast kui amortisatsiooni ulatusest. (Amortisatsiooni on keerulisem mõistena kasutada, kui infrastruktuuri rajamist ei ole rahastatud laenudega).

Lubatavad kulud (artikli 7 lõige 9)

Ühine seisukoht lähtub komisjoni ettepanekust määratleda üksikasjalikumalt kulud, mida võib võtta arvesse teemaksumäärade arvestamisel. Arvesse on võetud parlamendi muudatuse 28 elemente, näiteks kindlustamata õnnetuskulude väljajätmine, kapitalitulu kasutuselevõtmine ja ülemmäärade selgitus (nimetatud selgitus on toodud nõukogu teksti artikli 7a lõikes 1).

Allahindlused sagedastele kasutajatele (artikli 7 lõiked 4b ja 4c)

Komisjoni ettepanekus esitatud artikkel 8b on välja jäetud ja asendatud eespool nimetatud sätetega, mis sisaldavad sagedastele kasutajatele tehtavate allahindluste protsentides väljendatud ülempiiri. See on oluline samm tagamaks ühenduse õigusega lubatavate allahindluste osas palju suuremat selgust ja objektiivsust.

Metoodika/arvutamise põhimõtted (III lisa)

Komisjoni ettepanekus toodud lühikest metoodika käsitlust on laiendatud ja see on arendatud laiahaardeliste põhimõtete kogumiks, millest lähtutakse kulude arvestamisel ja jaotamisel. Need on siduvad kõigile edaspidi kasutusele võetavatele teemaksude süsteemidele, ehkki kontsessioonilepingul põhinevate süsteemide korral on nad siduvad kaudsel viisil. Komisjon võib neid põhimõtteid ajakohastada ja täpsustada komiteemenetluse teel.

Süsteemi järelevalve (artikkel 7a)

Kiites heaks parlamendi soovituse jätta välja sätted, mille eesmärk on asutada liikmesriikides sõltumatud infrastruktuuri järelevalveasutused (muudatused 18 ja 38), arendatakse artiklis 7a edasi komisjoni ülesannet jälgida süsteemi ja kontrollida uue teemaksude korra vastavust kehtestatud eeskirjadega.

iv) *Kooskõla avaliku sektori/erasektori partnerlusega*

Kontsessioonilepingute erikord

Võttes arvesse, et kontsessioonilepingutel põhinevad avaliku sektori/erasektori partnerlused on muutumas uue infrastruktuuri rahastamise ja rajamise peamiseks vahendiks, on nõukogu ühise seisukoha tekstis võtnud kasutusele mitmed elemendid, et tagada direktiivi kohandamine avaliku sektori/erasektori partnerlustega seotud tegelike oludega. Need muudatused, mis on sisuliselt nõukogu vastus parlamendi muudatustes 9, 33 ja 52 väljendatud kaalutlustele, on järgmised:

— artikli 2 punktis aa esitatud ehituskulude määratluses nimetatud lepingute eraldi käsitlemine;

— artikli 7 lõikes 9 sätestatud võimalus, mille kohaselt teemaksud võivad hõlmata ka kasumimarginaali;

— artiklis 7a sätestatud järelevalvesüsteemi kaudne kohaldamine kontsessioonilepingute suhtes.

2. ***Muud olulised küsimused***

Teemaksudest saadavatele tuludele hüpoteegi seadmine/tulude sihtotstarbeline kasutamine (artikli 9 lõige 2)

Nõukogu kiitis tervikuna heaks kõnealuses küsimuses Euroopa Parlamendi poolt muudatuses 48 soovitatud tundliku kompromisslahenduse. Säilitati range nõue kasutada hinnalisandist saadavat tulu sihtotstarbeliselt (artikli 7 lõige 11) ja reinvesteerida see asjakohasesse TEN projekti.

Välised keskkonnakulud

Pärast Euroopa Parlamendi muudatuste 2, 17, 25, 28, 41 ja 50 läbivaatamist otsustas nõukogu järgida komisjoni ettepanekut ja säilitada praegune süsteem, mis põhineb infrastruktuuri kulude katmise põhimõttel.

Kohaldamisala (artikli 7 lõiked 1 ja 2)

Komisjoni ettepanek nõuaks liikmesriikidelt teemaksude süsteemi kohaldamist kõigi TEN teedevõrkude ja kõigi üle 3,5 tonniste sõidukite suhtes "kõik või mitte midagi" põhimõttel. Nõukogu leidis, et selline kohaldamisala looks tugeva negatiivse stiimuli teemaksu süsteemide kasutuselevõtmiseks paljudes liikmesriikides, kus ei saa eeldada teemaksu omaksvõtmist üldsuse poolt. Sellisena võiks komisjoni ettepanek tõsiselt kahjustada keskset eesmärki liikuda süsteemi suunas, kus kasutajad katavad nende poolt kasutatava transpordi infrastruktuuri kuludest senisest suurema osa. Nõukogu on selle asemel valinud raamistiku, kus ühenduse eeskirju kohaldatakse juhul, kui TEN teedevõrgul rakendatakse teemaksu üle 3,5 tonni kaaluvate sõidukite suhtes, kuid liikmesriigid säilitavad oma võime otsustada, millistel oma TEN teedevõrgu osadel teemaksu rakendatakse ning kas piirata teemaksu raskematele sõidukitele.

Direktiivi muudes osades on nõukogu püüdnud piirata komisjoni ettepanekus liikmesriikidele võimaldatavat paindlikkust kohaldada väga kõrgeid teemaksumäärasid teatud teedel (näiteks kõrge transiitliikluse osakaaluga teede korral). Näiteks on välja jäetud komisjoni ettepaneku artikli 7 lõike 10 punkt c, millega lubatakse teemaksumäärade muutmist teatud teedevõrgustiku teede osas.

Kompensatsioon teedekasutajatele

Nõukogu kaalutles nagu Euroopa Parlament (vt muudatust 36), et komisjoni ettepanekus soositud vahendid kompenseerimaks vedajatele teemaksude süsteemist tulenevaid uusi kulusid, nimelt sõidukimaksude vähendamine, võivad omada diskrimineerivat mõju. Nõukogu ei näinud samuti põhjust kaotada olemasoleva direktiiviga saavutatud sõidukimaksude ühtlustamine. Komisjoni ettepaneku artikkel 7b on seetõttu nõukogu tekstist välja jäetud ja asendatud põhjendusega 10, milles osutatakse samuti muudele kompensatsioonivõimalustele, nagu näiteks kütuse maksumäärade vähendamine, lähtudes seega parlamendi muudatuses 13 esitatud ideest.

3. ***Euroopa Parlamendi muudatused***

Nõukogu vastus muudatustele 2, 9, 12, 13, 17, 18, 21, 25, 28, 29, 30, 33, 36, 38, 41, 48, 50 ja 52 on toodud eespool seoses peamiste küsimustega.

Lisaks nendele on nõukogu tervikuna, osaliselt või põhimõtteliselt kiitnud heaks muudatused 3, 4, 10, 22, 24, 34, 39, 42 ja 43.

III. **KOKKUVÕTE**

Nõukogus tehtud intensiivsed ja pidevad jõupingutused käesoleva ühise seisukoha osas kokkuleppe saavutamiseks peegeldavad selget teadlikkust käsitletava teema tähtsusest seoses ühenduse laiema transpordipoliitikaga. Ühine seisukoht loob õigusliku raamistiku teemaksude kehtestamiseks, mis on selgem ja hõlpsamini läbipaistvalt, objektiivselt ja õiglaselt rakendatav, ning mis samal ajal annab uusi võimalusi kasutada teemakse seaduslikul viisil ühenduses esinevate keskkonnakahju ja ummikutega seotud probleemide lahendamiseks. Tekstiga saavutatakse 1999. aasta direktiivi tegelik, nähtav ja käegakatsutav parandamine, tasakaalustades säästva transpordipoliitika edendamise vajadust tõhusalt toimiva siseturu tähtsusega.