

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 2006/38/EY,**annettu 17 päivänä toukokuuta 2006,****verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 71 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon direktiivin 1999/62/EY⁽¹⁾ ja erityisesti sen 7 artiklan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon⁽²⁾,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon⁽³⁾,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä⁽⁴⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Jäsenvaltioiden kuljetusyritysten välisten kilpailun vääristymien poistaminen, sisämarkkinoiden moitteeton toiminta ja kilpailukyvyyn parantaminen edellyttävät oikeudenmukaisen järjestelyn käyttöönottoa infrastruktuurin käyttöön liittyvien kustannusten veloittamiseksi liikenteenharjoittajilta. Tietty yhdenmukaistamisen taso on jo saavutettu direktiivillä 1999/62/EY.
- (2) Tieinfrastruktuurin käytön tasapuolisempi hinnoittelu, joka perustuu ”käyttäjä maksaa” -periaatteeseen ja valmiuteen soveltaa ”saastuttaja maksaa” -periaatetta ja joka toteutetaan esimerkiksi erisuuruisilla tiemaksuilla ajoneuvojen ympäristövaikutusten huomioon ottamiseksi, on olennaisen tärkeää kestävien liikenneolosuhteiden tukemiseksi yhteisössä. Tavoitteena oleva nykyisen tieverkon optimaalinen käyttö ja sen kielteisten vaikutusten huomattava vähentäminen olisi kestävä talouskasvun ja sisämarkkinoiden toimivuuden takaamiseksi myös syrjäseutualueilla toteutettava kaksinkertaista verotusta välttäen ja asettamatta lisärasitusta liikenteenharjoittajille.
- (3) Komissio ilmoitti valkoisessa kirjassa ”Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika” antavansa ehdotuksen direktiiviksi tieinfrastruktuurien käytömaksuista. Euroopan parlamentti vahvisti infrastruktuurien käyttömaksujen tarpeellisuuden 12 päivänä

helmikuuta 2003 valkoisen kirjan päätelmistä antamassaan päätöslauselmassa⁽⁵⁾. Göteborgissa 15 ja 16 päivänä kesäkuuta 2001 kokoontunut Eurooppa-neuvosto kiinnitti erityistä huomiota kestäviin liikenneolosuhteisiin ja Kööpenhaminassa 12 ja 13 päivänä joulukuuta 2002 kokoontunut Eurooppa-neuvosto sekä Brysselissä 20 ja 21 päivänä maaliskuuta 2003 kokoontunut Eurooppa-neuvosto suhtautuivat nekin myönteisesti komission aikomukseen antaa ehdotus uudeksi eurovinjettidirektiiviksi.

- (4) Göteborgissa kokoontunut Eurooppa-neuvosto vahvisti puheenjohtajavaltion päätelmien 29 kohdassa, että kestäväällä liikennepolitiikalla olisi ratkaistava lisääntyvään liikenteen määrään ja ruuhkautumiseen sekä meluun ja saastumiseen liittyvät ongelmat ja edistettävä ympäristöystävällisten liikennemuotojen käyttöä sekä sosiaalisten ja ympäristökustannusten sisäistämistä kaikilta osin.
- (5) Direktiivin 1999/62/EY mukaan tietullien määrittelyssä on otettava huomioon infrastruktuurin rakennus-, käyttö-, kunnossapito- ja kehittämiskustannukset. Tarvitaan erityinen säännös sen selventämiseksi, mitkä rakennuskustannukset voidaan ottaa huomioon.
- (6) Kansainväliset maantiekuljetukset keskittyvät Euroopan laajuiseen tieverkkoon. Myös sisämarkkinoiden moitteeton toiminta on olennaisen tärkeää kaupallisille kuljetuksille. Siksi yhteisön kehyksen olisi katettava kaupalliset kuljetukset Euroopan laajuisessa tieverkossa, sellaisena kuin se on määritelty yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi 23 päivänä heinäkuuta 1996 tehdyssä Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksessä N:o 1692/96/EY⁽⁶⁾. Jäsenvaltioiden olisi toissijaisuusperiaatteen mukaisesti voitava edelleen soveltaa perustamissopimusta noudattaen tietulleja ja/tai käyttäjämaksuja muilla kuin Euroopan laajuiseen tieverkkoon kuuluvilla teillä. Jos jäsenvaltiot päättävät pitää voimassa tai ottaa alueellaan käyttöön tietullit ja/tai käyttäjämaksut ainoastaan joillakin mutta ei kaikilla Euroopan laajuisen tieliikenneverkon osilla eristyneisyyden, vähäisten ruuhkien tai saasteiden perusteella tai koska se on välttämätöntä uuden tietullijärjestelmän käyttöönottamiseksi, ne liikenneverkon osat, joilla tietulleja kannetaan, olisi valittava kansainvälistä liikennettä

⁽¹⁾ EYVL L 187, 20.7.1999, s. 42, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna vuoden 2003 liittymisasiakirjalla.

⁽²⁾ EUVL C 241, 28.9.2004, s. 58.

⁽³⁾ EUVL C 109, 30.4.2004, s. 14.

⁽⁴⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 20. huhtikuuta 2004 (EUVL C 104 E, 30.4.2004, s. 371), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 6. syyskuuta 2005 (EUVL C 275 E, 8.11.2005, s. 1) ja Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 15. joulukuuta 2005 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä). Neuvoston päätös, tehty 27. maaliskuuta 2006.

⁽⁵⁾ EUVL C 43 E, 19.2.2004, s. 250.

⁽⁶⁾ EYVL L 228, 9.9.1996, s. 1, päätös sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna päätöksellä N:o 884/2004/EY (EUVL L 167, 30.4.2004, s. 1).

syrjimättä eikä tämä saisi aiheuttaa kilpailun vääristymistä toimijoiden välillä. Samoja vaatimuksia olisi noudatettava myös silloin, kun jäsenvaltio pitää voimassa tai ottaa käyttöön tietullit ja/tai käyttäjämaksut teillä, jotka eivät kuulu Euroopan laajuiseen tieverkkoon, esimerkiksi liikennevirtojen hallinnoimiseksi verkkoon kuuluvien teiden suuntaisilla teillä.

- (7) Jos jäsenvaltio päättää ulottaa tietullit ja/tai käyttäjämaksut teille, jotka eivät kuulu Euroopan laajuiseen tieverkkoon, esimerkiksi ottaa ne käyttöön verkkoon kuuluvien teiden suuntaisilla teillä, joille liikenne voi siirtyä Euroopan laajuiselta tieverkolta ja/tai jotka kilpailevat suoraan tämän verkon tiettyjen osien kanssa, sen olisi varmistettava yhteistyö näistä teistä vastaavien viranomaisten kanssa.
- (8) Tietullijärjestelmän täytäntöönpanon kustannustehokkuuteen liittyvistä syistä pääsyräjoitukset, joilla perittyjä tietulleja valvotaan, eivät välttämättä koske koko sitä infrastruktuuria, johon tietullit kohdistuu. Jäsenvaltiot voivat päättää panna tämän direktiivin täytäntöön perimällä tietulleja vain tietyssä infrastruktuurin kohdassa, johon tietullit kohdistuu. Tällä ei kuitenkaan saisi suosia paikallisliikennettä.
- (9) Tietullien on perustuttava infrastruktuurikulujen korvaamisen periaatteelle. Mikäli tällaiset infrastruktuurit on yhteisrahoitettu Euroopan unionin yleisestä talousarviosta, yhteisön varoista suoritettua osuutta ei pitäisi kattaa tulleilla, ellei asiaankuuluvissa yhteisön välineissä ole erityisiä säännöksiä, joissa otetaan huomioon tietulleista vastaisuudessa saatavat tulot vahvistettaessa yhteisön yhteisrahoituksen määrää.
- (10) Yksi tietullijärjestelmän tärkeä osatekijä on, että käyttäjät voivat vaikuttaa maksamiensa tietullien suuruuteen valitsemalla vähiten saastuttavia ajoneuvoja ja vähemmän ruuhkaisia ajankohtia tai reittejä. Tästä syystä jäsenvaltioiden olisi voitava eriyttää tietullit ajoneuvotyyppin päästöluokan (EURO-luokitus) ja sen teille aiheutuvien vahinkojen, paikan, ajankohdan ja ruuhkautumisasteen mukaan. Tällaisen tietullien tason porrastamisen olisi oltava oikeassa suhteessa asetettuun tavoitteeseen.
- (11) Tieinfrastruktuurin käyttöä koskevassa kaupallisessa hinnoittelussa, josta ei säädetä tässä direktiivissä, olisi noudatettava perustamissopimuksen sääntöjä.
- (12) Tämä direktiivi ei estä jäsenvaltioita, jotka ottavat käyttöön tietulli- ja/tai käyttäjämaksujärjestelmän, määrittämästä asianmukaista korvausta näistä maksuista, sanotun kuitenkin rajoittamatta perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamista. Korvaukset eivät saisi johtaa

kilpailun vääristymiin sisämarkkinoilla, ja niiden olisi oltava yhteisön oikeuden soveltuviin säännösten mukaisia, erityisesti direktiivin 1999/62/EY liitteessä I esitettyjen ajoneuvoverojen vähimmäismäärien ja energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan yhteisön kehyksen uudistamisesta 27 päivänä lokakuuta 2003 annetun neuvoston direktiivin 2003/96/EY⁽¹⁾ mukaisia.

- (13) Kun jäsenvaltiot kantavat tietulleja tai käyttäjämaksuja teiden käytöstä Euroopan laajuisella tieliikenneverkolla, teille, joiden käytöstä veroja ja maksuja kannetaan, olisi annettava asianmukainen etusija jäsenvaltioiden kunnossapitosuunnitelmissa. Tietulleista tai käyttäjämaksuista saadut tulot olisi käytettävä kyseisen infrastruktuurin ylläpitoon ja koko liikennesektorin hyväksi liikenneverkkojen tasapainoisen ja kestävänsä kehityksen varmistamiseksi.
- (14) Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä Alppien ja Pyreneiden kaltaisiin vuoristoseutuihin. Uusien suurten infrastruktuurihankkeiden käynnistäminen on usein epäonnistunut, koska niiden edellyttämiä huomattavan suuria rahoitusvaroja ei ole ollut saatavilla. Tällaisilla alueilla käyttäjät voivat sen takia joutua maksamaan korotettuja maksuja sellaisten olennaisen tärkeiden hankkeiden rahoittamiseksi, joilla on erittäin suuri merkitys Euroopan tasolla ja jotka voivat tarvittaessa koskea jotain toista liikennemuotoa samassa liikennekäytävässä. Maksun suuruuden olisi oltava yhteydessä hankkeen rahoitustarpeisiin. Sen olisi myös oltava yhteydessä tietullien perustason, jotta vältetään keinotekoisesti korotettujen maksujen perintä tietyssä liikennekäytävässä, sillä tämä saattaisi johtaa liikenteen siirtymiseen muihin liikennekäytäviin ja tätä kautta paikallisiin ruuhkautumisongelmiin ja verkkojen tehottomaan käyttöön.
- (15) Maksut eivät saisi olla syrjiviä eikä niiden keräämisestä saisi aiheutua liiallisia muodollisuuksia tai esteitä sisärajoilla. Sen vuoksi olisi toteutettava asianmukaiset toimenpiteet satunnaisten käyttäjien maksujen helpottamiseksi erityisesti silloin, kun tietullit ja/tai käyttäjämaksut kerätään käyttäen yksinomaan menetelmää, joka edellyttää sähköisen maksulaitteen (ajoneuvon asennettu laite) käyttöä.

- (16) Jotta vältettäisiin liikenteen siirtyminen muualle EU:n jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten järjestelmien erojen vuoksi, komission olisi pyrittävä varmistamaan, että neuvoteltaessa kansainvälisiä sopimuksia kolmannet maat eivät toteuta sellaisia toimia, joilla saattaa olla syrjivä vaikutus kauttakululiikenteeseen, esimerkiksi kauttakuluoikeuksien kauppaamisjärjestelyjä.

⁽¹⁾ EUVL L 283, 31.10.2003, s. 51, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2004/75/EY (EUVL L 157, 30.4.2004, s. 100).

- (17) Infrastruktuurien käyttömaksujärjestelmien johdonmukaisen ja yhdenmukaistetun soveltamisen varmistamiseksi kustannukset olisi uusien tietullijärjestelyjen yhteydessä laskettava liitteessä II esitettyjen peruseräperiaatteiden mukaisesti tai vahvistettava tasolle, joka ei ylitä näitä periaatteita soveltamalla saatavaa tasoa. Näitä vaatimuksia ei sovelleta olemassa oleviin järjestelyihin, ellei niitä muuteta merkittävästi vastaisuudessa. Tällaisiin merkittäviin muutoksiin kuulusivat tietullijärjestelmän alkuperäisten ehtojen ja edellytysten merkittävät muutokset muuttamalla tietullijärjestelmän käyttäjän kanssa tehtyä sopimusta, mutta niihin eivät kuuluisi alkuperäisessä suunnitelmassa esitetyt muutokset. Jos kyseessä ovat käyttöoikeussopimukset, merkittävä muutos voitaisiin toteuttaa julkisen hankintamenettelyn mukaisesti. Avoimuuden saavuttaminen aiheuttamatta esteitä markkinatalouden ja julkisen ja yksityisen sektorin yhteenliittymien toiminnalle edellyttää, että jäsenvaltiot ilmoittavat myös yksikköarvot ja muut parametrit, joita ne aikovat soveltaa tiemaksujen erilaisten kustannustekijöiden laskennassa, tai käyttöoikeussopimusten osalta asianomaisen sopimuksen ja perustapauksen komissiolle, jotta tämä voi antaa lausuntonsa. Komission ennen uusien tietullijärjestelmien käyttöön ottoa jäsenvaltioissa antamat lausunnot eivät millään tavoin rajoita perustamissopimuksen mukaista komission velvoitetta huolehtia yhteisön oikeuden soveltamisesta.
- (18) Jotta tulevaisuudessa voitaisiin tehdä tietoinen ja puolueeton päätös "saastuttaja maksaa" -periaatteen mahdollisesta soveltamisesta kaikkiin liikennemuotoihin, olisi kehitettävä tieteellisesti tunnustettuihin tietoihin pohjautuvat yhtenäiset laskentaperiaatteet, joissa sisäistetään ulkoiset kustannukset. Tavaraliikenteen harjoittajien jo nyt maksama verorasitus, kuten ajoneuvoverot ja polttoaineiden valmisteverot, olisi otettava täysimääräisesti huomioon kaikissa tätä asiaa koskevissa tulevissa päätöksissä.
- (19) Komission olisi alettava kehittää kaikkien liikennemuotojen ulkoisten kustannusten arvioimiseksi yleispätevää, avointa ja ymmärrettävää mallia, jota käytettäisiin jatkossa infrastruktuurimaksujen laskennan pohjana. Tätä tehdessään komission olisi tutkittava kaikkia mahdollisia vaihtoehtoja huomioon otettavien ulkoisten kustannusten muodostumisessa. Komission olisi myös otettava huomioon vuonna 2001 julkaistussa valkoisessa kirjassa "Eurooppalainen liikennepoliittikka vuoteen 2010: valintojen aika" luetellut osatekijät ja arvioitava huolellisesti vaikutusta, joka eri kustannusvaihtoehtojen sisäistämisen on. Euroopan parlamentti ja neuvosto tutkivat tarkasti kaikki tällaiset komission ehdotukset direktiivin 1999/62/EY uudelleen tarkastelemiseksi.
- (20) Tieinfrastruktuurien käyttömaksujärjestelmän kehittäminen edellyttää vielä tekniikan kehittymistä. Olisi vahvistettava menettely, jonka avulla komissio voi mukauttaa direktiivin 1999/62/EY vaatimuksia tekniikan kehitykseen ja kuulla tätä varten jäsenvaltioita.
- (21) Tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY⁽¹⁾ mukaisesti.
- (22) Tämän direktiivin tavoitetta eli tieinfrastruktuurien tietuleihin ja käyttäjämaksuihin sovellettavien ehtojen yhdenmukaistamista ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, vaan ne voidaan sen yhteisöulottuvuuden vuoksi ja liikenteen sisämarkkinoiden turvaamiseksi saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Kyseisessä artiklassa esitetyn suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on kyseisen tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen.
- (23) Direktiivi 1999/62/EY olisi muutettava vastaavasti,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 1999/62/EY seuraavasti:

1) Muutetaan 2 artikla seuraavasti:

a) Korvataan a alakohta seuraavasti:

"a) 'Euroopan laajuisella tieverkolla' yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi 23 päivänä heinäkuuta 1996 tehdyn Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 1692/96/EY (*) liitteessä I olevassa 2 jaksossa määriteltyä ja kartoin kuvattua tieverkkoa. Kartat viittaavat kyseisen päätöksen artiklaosassa ja/tai liitteessä II tarkoitettuihin vastaaviin jaksoihin;

(*) EYVL L 228, 9.9.1996, s. 1, päätös sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna päätöksellä N:o 884/2004/EY (EUVL L 167, 30.4.2004, s. 1).";

b) lisätään alakohtat seuraavasti:

"aa) 'rakennuskustannuksilla' rakentamiseen liittyviä kustannuksia, mukaan luettuina tarvittaessa rahoituskustannukset, jotka koskevat

— uusia infrastruktuureja tai uusia infrastruktuuriparannuksia (myös merkittäviä rakenteellisia kunnostuksia), tai

(1) EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

— enintään 30 vuotta ennen 10 päivää kesäkuuta 2008 valmistuneita infrastruktuureja tai infrastruktuuriparannuksia (myös merkittäviä rakenteellisia kunnostuksia), jos tietullijärjestelyt ovat 10 päivänä kesäkuuta 2008 jo käytössä, tai enintään 30 vuotta ennen uusien 10 päivän kesäkuuta 2008 jälkeen käyttöön otettujen tietullijärjestelyjen vahvistamista valmistuneita infrastruktuureja tai infrastruktuuriparannuksia; ennen edellä mainittuja aikoja valmistuneiden infrastruktuurien ja infrastruktuuriparannusten kustannuksia voidaan pitää rakennuskustannuksina, jos

i) jäsenvaltio on ottanut käyttöön tietullijärjestelmän, jossa määrätään näiden kustannusten korvaamisesta tietullijärjestelmän käyttäjän kanssa tehtävän sopimuksen tai muiden vaikutukseltaan vastaavien säästöjen nojalla, jotka tulevat voimaan ennen 10 päivää kesäkuuta 2008; tai

ii) jäsenvaltio voi osoittaa, että kyseisen infrastruktuurin rakentaminen riippui siitä, että sille suunniteltu käyttöikä ylitti 30 vuotta.

Joka tapauksessa rakennuskustannuksista huomioon otettava osuus ei saa ylittää osuutta, joka infrastruktuurin osien nykyisestä suunnitellusta käyttöiästä on jäljellä 10 päivänä kesäkuuta 2008 tai päivänä, jona uudet tietullijärjestelyt otetaan käyttöön, jos se on myöhäisempi ajankohta.

Infrastruktuurien tai infrastruktuuriparannusten kustannuksia voivat olla erityiset meluhaittojen vähentämiseen tai liikenneturvallisuuden parantamiseen liittyvät infrastruktuurikulut sekä todelliset maksut, jotka infrastruktuurin hallinto on suorittanut objektiivisista ympäristönäkökohdista, kuten maaperän suojelu pilaantumiselta;

ab) 'rahoituskustannuksilla' lainojen korkoja ja/tai osakkeenomistajien rahoittamien pääomasijoitusten tuottoja;

ac) 'merkittävillä rakenteellisilla kunnostuksilla' rakenteellisia kunnostuksia, lukuun ottamatta kustannuksia, joista ei enää ole hyötyä tien käyttäjille, esimerkiksi jos kunnostustyön on korvannut tien uusi pinnoitus tai muu rakennustyö;";

c) korvataan b alakohta seuraavasti:

"b) 'tietullilla' tiettyä summaa, joka on maksettava siitä, että ajoneuvolla kuljetaan tietynpituisen matka käyttäen 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja infrastruktuureja; määrän on perustuttava kuljettuun matkaan ja ajoneuvotyypin;";

d) lisätään alakohta seuraavasti:

"ba) 'painotetulla keskimääräisellä tietullilla' tietulleista tietyllä ajanjaksolla saatuja kokonaistuloja jaettuna tietyssä ti verkossa, johon tietulleja sovelletaan kyseisellä ajanjaksolla, ajettujen kilometrien määrällä; sekä tulot että ajettujen kilometrit lasketaan niiden ajoneuvojen mukaan, joihin tietullia sovelletaan;";

e) korvataan c, d, e ja f alakohta seuraavasti:

"c) 'käyttäjämaksulla' tiettyä summaa, jonka maksaminen oikeuttaa ajoneuvon käyttämään tietyn ajan 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja infrastruktuureja;

d) 'ajoneuvolla' moottoriajoneuvoa tai auton ja puoli-perävaunun yhdistelmää, joka on tarkoitettu tai jota käytetään ainoastaan tavarankuljetukseen maanteillä ja jonka suurin sallittu kokonaispaino lastattuna on yli 3,5 tonnia;

e) 'EURO 0 -ajoneuvolla', 'EURO I -ajoneuvolla', 'EURO II -ajoneuvolla', 'EURO III -ajoneuvolla', 'EURO IV -ajoneuvolla', 'EURO V -ajoneuvolla' ja 'EYA-ajoneuvolla' tämän direktiivin liitteessä 0 esitettyjen päästörajojen mukaisia ajoneuvoja;

f) 'ajoneuvotyypillä' ajoneuvoluokkaa, johon ajoneuvo kuuluu sen akselien lukumäärän mukaan, sen mittojen tai painon mukaan taikka muun ajoneuvon tielle aiheuttamia vahinkoja kuvaavan luokituksen, esimerkiksi liitteessä IV esitetyn tievahinkoluokituksen mukaan, edellyttäen että käytetty luokitusjärjestelmä perustuu ajoneuvon ominaisuuksiin, jotka joko esitetään kaikissa jäsenvaltioissa käytössä olevissa ajoneuvoa koskevissa asiakirjoissa tai ovat silmin havaittavia;";

f) lisätään alakohtat seuraavasti:

"g) 'käyttöoikeussopimuksella' 'julkista käyttöoikeusurakkaa' tai 'palveluja koskevaa käyttöoikeussopimusta', siten kuin ne on määritelty julkisia rakennusurakoita sekä julkisia tavara- ja palveluhankintoja koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamisesta 31 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/18/EY (*) 1 artiklassa;

- h) 'käyttöoikeusmaksulla' maksua, jonka käyttöoikeusurakan saaja perii käyttöoikeussopimuksen mukaisesti.

(*) EUVL L 134, 30.4.2004, s. 114, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 2083/2005 (EUVL L 333, 20.12.2005, s. 28).";

2) Muutetaan 7 artikla seuraavasti:

- a) korvataan 1, 2, 3 ja 4 kohta seuraavasti:

"1. Jäsenvaltiot voivat pitää voimassa tai ottaa käyttöön tietullit ja/tai käyttäjämaksut Euroopan laajuisella tieliikenneverkolla tai sen osilla ainoastaan 2–12 kohdassa vahvistettujen edellytysten mukaisesti. Tämä ei rajoita jäsenvaltioiden oikeutta periä tietulleja ja/tai käyttäjämaksuja perustamissopimusta noudattaen muilla kuin Euroopan laajuisen tieliikenneverkkoon kuuluvilla teillä, muun muassa verkkoon kuuluvien teiden suuntaisilla teillä, joille liikenne voi siirtyä Euroopan laajuiselta tieverkolta ja/tai jotka kilpailevat suoraan tämän verkon tiettyjen osien kanssa, tai muun tyyppisiltä moottoriajoneuvoilta kuin Euroopan laajuisen tieliikenneverkkoon liittyvän määritelmän mukaisilta ajoneuvoilta, edellyttäen että tullien ja/tai käyttäjämaksujen kantaminen näillä teillä tapahtuu kansainvälistä liikennettä syrjimättä eikä aiheuta kilpailun vääristymistä toimijoiden välillä.

1 a. Jos jäsenvaltio päättää pitää voimassa tai ottaa käyttöön tietullit ja/tai käyttäjämaksut ainoastaan Euroopan laajuisen tieliikenneverkon osilla, muita osia koskevat poikkeukset (jotka johtuvat esimerkiksi eristyneisyydestä, vähäisistä ruuhkista tai saasteista tai ovat välttämättömiä uuden tietullijärjestelmän käyttöönottamiseksi) eivät saa johtaa kansainvälisen liikenteen syrjimiseen.

2. a) Jäsenvaltio voi päättää pitää voimassa tai ottaa käyttöön tietulleja ja/tai käyttäjämaksuja, joita sovelletaan ainoastaan ajoneuvoihin, joiden suurin sallittu kokonaispaino on vähintään 12 tonnia. Tämän direktiivin säännöksiä sovelletaan, jos jäsenvaltio päättää soveltaa tietulleja ja/tai käyttäjämaksuja tätä painorajaa kevyempiin ajoneuvoihin.

b) Tietulleja ja/tai käyttömaksuja sovelletaan kaikkiin ajoneuvoihin vuodesta 2012 alkaen.

c) Jäsenvaltio voi poiketa b alakohdassa esitetystä vaatimuksesta, jos se katsoo, että tietullien soveltamisen ulottaminen alle 12 tonnin painoisiin ajoneuvoihin

— aiheuttaisi huomattavia haittavaikutuksia liikenteen vapaalle kululle, ympäristölle, melutasolle, ruuhkautumistasolle tai terveydelle, taikka

— aiheuttaisi hallinnollisia kuluja, jotka ovat enemmän kuin 30 prosenttia näin saatavista lisätuloista.

3. Tietullia ja käyttäjämaksua ei saa kantaa miltään tietyltä ajoneuvoluokalta yhtä aikaa yksittäisen tietosuuden käytöstä. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin kantaa tietulleja sellaisissa tieverkkoissa, joissa kannetaan myös käyttäjämaksuja siltojen, tunnelien ja vuoristosolien käytöstä.

4. Tietullit ja käyttäjämaksut eivät saa olla suoraan tai välillisesti syrjiviä etenkin liikenteenharjoittajan kansallisuudesta, liikenteenharjoittajan sijoittautumisesta tai -paikasta tai ajoneuvon rekisteröintimaasta tai -paikasta tai kuljetuksen alkuperästä tai määräpaikasta johtuvien perusteiden";

b) lisätään kohdat seuraavasti:

"4 a. Jäsenvaltiot voivat myös määrätä tietullien tai käyttäjämaksujen määrien alentamisesta tai tietullin tai käyttäjämaksun maksuvelvoitetta koskevista vapautuksista niiden ajoneuvojen osalta, jotka on tieliikenteen valvontalaitteista 20 päivänä joulukuuta 1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 (*) nojalla vapautettu valvontalaitteiden asentamis- ja käyttövelvoitteesta, sekä tapauksissa, jotka kuuluvat tämän direktiivin 6 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdan soveltamisalaan, mainituissa kohdissa säädetyn edellytyksin.

4 b. Koska maksurakenteista, joihin kuuluu tietulleista vakituisille käyttäjille myönnettäviä vähennyksiä tai alennuksia, voi seurata infrastruktuurin hallinnon hallintomenojen todellisia säästöjä, jäsenvaltio voi säätää tällaisista vähennyksistä tai alennuksista edellyttäen, että

— ne täyttävät 10 kohdan a alakohdan mukaiset edellytykset,

— ne noudattavat perustamissopimusta, erityisesti sen 12, 49, 86 ja 87 artiklaa,

— ne eivät väärinä kilpailua sisämarkkinoilla,

— tuloksena oleva maksurakenne on lineaarinen, suhteellinen ja kaikkien käyttäjien saatavilla tasaverlaisin edellytyksin, eikä se aiheuta muille käyttäjille lisäkustannuksia korkeampiin tietullien muodossa.

Joka tapauksessa tällaiset vähennykset tai alennukset voivat olla enintään 13 prosenttia sellaisten vastaavien ajoneuvojen maksamasta tietullista, joilla ei ole oikeutta vähennykseen tai alennukseen.

4 c. Kaikista vähennyksistä tai alennuksista koskevista järjestelmistä on ilmoitettava komissiolle, joka varmistaa 4 a ja 4 b kohdan mukaisten edellytysten noudattamisen ja hyväksyy järjestelmät 9 c artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

(*) EYVL L 370, 31.12.1985, s. 8, asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 432/2004 (EUVL L 71, 10.3.2004, s. 3).";

c) korvataan 6 kohta seuraavasti:

”6. Tietullien ja/tai käyttäjämaksujen keruuta koskevat järjestelyt eivät saisi taloudellisesti tai muutoin asettaa tieliikenneverkon satunnaisia käyttäjä perustetomasti epäedulliseen asemaan. Erityisesti jos jäsenvaltio kerää tietullit ja/tai käyttäjämaksut yksinomaan sellaisen järjestelmän avulla, joka edellyttää ajoneuvoon asennettua laitetta, sen on asetettava asianmukaiset ajoneuvoon asennettavat laitteet saataville kohtuullisin hallinnollisin ja taloudellisin järjestelyin.”;

d) poistetaan 7 kohdan toinen ja kolmas alakohta;

e) korvataan 9 ja 10 kohta seuraavasti:

”9. Tietullien on perustuttava yksinomaan infrastruktuurikulujen korvaamisen periaatteeseen. Painotettujen keskimääräisten tietullien on erityisesti perustuttava kyseisen infrastruktuuriverkon rakennus-, käyttö-, kunnossapito- ja kehittämiskustannuksiin. Painotettuihin keskimääriin tietulleihin voidaan sisällyttää myös pääoman tuotto tai markkinatilanteeseen perustuva voittomarginaali.

10. a) Jäsenvaltiot voivat porrastaa tietullit sellaisista syistä kuin ympäristövahinkojen torjunta, ruuhkien torjunta, infrastruktuurin vahingoittumisen minimointi, asianomaisen infrastruktuurin käytön optimointi tai tieturvallisuuden edistäminen, sanotun kuitenkin vaikuttamatta 9 kohdassa tarkoitettuun painotettuun keskimääräiseen tietulliin, edellyttäen että porrastus

— on oikeassa suhteessa asetettuun tavoitteeseen,

— on avointa ja syrjimätöntä, erityisesti liikenteenharjoittajan kansallisuuteen, liikenteenharjoittajan sijoittautumismaahan tai -paikkaan tai ajoneuvon rekisteröintimaahan tai -paikkaan ja kuljetuksen alkuperään tai määräraikkaan nähden,

— ei ole tarkoitettu tuottamaan ylimääräistä tietullituloa, vaan mahdollinen tulojen suunnitteleminen kasvu (joka johtaa painotettuihin keskimääriin tietulleihin, jotka eivät ole 9 kohdan mukaisia) tasataan vaihtelun rakenteeseen tehtävillä muutoksilla, jotka on toteutettava kahden vuoden kuluessa sen tilivuoden päättymisestä, jonka aikana ylimääräinen tulo on syntynyt, ja

— noudattaa vaihtelulle b alakohdassa vahvistettuja enimmäisrajoja.

b) Ellei a alakohdassa asetetuista edellytyksistä muuta johdu, tietullien määrät voidaan porrastaa

— liitteessä 0 esitetyn EURO-päästöluokan mukaan, hiukkas- ja typpioksiditasot mukaan lukien, edellyttäen ettei perittävä tietulli ole yli 100:aa prosenttia korkeampi kuin vastaa-

vilta kaikkein ankarimmat päästönormit täyttäviltä ajoneuvoilta perittävä tietulli, ja/tai

— vuorokaudenajan, viikonpäivän tai vuodenajan mukaan edellyttäen,

i) etteivät mitkään tietullit ole yli 100:aa prosenttia korkeampia kuin vuorokauden, viikonpäivän tai vuodenajan halvimpana aikana kannettavat tietullit; tai

ii) mikäli maksua ei halvimpana aikana peritä ollenkaan, kaikkein kalleimpana vuorokaudenaikana, viikonpäivänä tai vuodenaikana perittävä maksu ei ole yli 50:tä prosenttia korkeampi kuin asianomaiseen ajoneuvoon muussa tapauksessa sovellettava tietulli.

Jäsenvaltioiden on määrättävä tietullien eriyttämisestä ensimmäisen luetelmakohdan mukaisesti viimeistään vuonna 2010 tai toimilupajärjestelmää käytettäessä, asianomaisen toimiluvan uudistamisen yhteydessä.

Jäsenvaltiot voivat kuitenkin poiketa tästä vaatimuksesta, jos

i) se aiheuttaa suurta haittaa jäsenvaltion tietullijärjestelmien yhdenmukaisuudelle;

ii) eriytyvät tietullit eivät ole teknisesti toteutettavissa kyseisessä tietullijärjestelmässä; tai

iii) se johtaisi siihen, että saastuttavimmat ajoneuvot siirtyvät pois Euroopan laajuiselta tieverkolta siten, että se vaikuttaisi liikenneturvallisuuteen ja kansanterveyteen.

Tällaisista poikkeuksista on ilmoitettava komissiolle.

c) Ellei a alakohdassa asetetuista edellytyksistä muuta johdu, tietullien määrät voivat poikkeustapauksissa Euroopalle tärkeiden hankkeiden osalta vaihdella muulla tavoin kyseisten hankkeiden kaupallisen elinkelpoisuuden turvaamiseksi, silloin kun niihin kohdistuu suoraa kilpailua muiden ajoneuvokuljetusmuotojen kanssa. Näin muodostuvan hinnoittelurakenteen on oltava lineaarinen, suhteellinen ja julkinen, ja sen on oltava kaikkien käyttäjien saatavilla tasavertaisin edellytyksin, eikä se saa johtaa siihen, että lisäkustannukset siirretään muiden käyttäjien maksettaviksi korkeampina tietulleina. Komissio tarkistaa, että tämän kohdan edellytykset on täytetty ennen kuin kyseinen hinnoittelurakenne pannaan täytäntöön.”;

f) lisätään kohdat seuraavasti:

”11. Erityisiä teoosuuksia koskevia tietulleja voidaan poikkeuksellisissa tapauksissa vuoristoalueiden infrastruktuurin osalta korottaa sen jälkeen, kun asiasta on ilmoitettu komissiolle, ja sanotun kuitenkin rajoittamatta 9 artiklan 1 ja 1 a kohdan soveltamista, jos näillä teoosuuksilla

- a) esiintyy äkillisiä ruuhkia, jotka haittaavat ajoneuvojen vapaata liikkuvuutta, tai
- b) ajoneuvojen tienkäyttö aiheuttaa merkittäviä ympäristövahinkoja,

edellyttäen että

- korotuksesta saadut tulot investoidaan päätöksen N:o 884/2004/EY liitteessä III luetteloiuihin eurooppalaisen edun kannalta ensisijaisiin hankkeisiin, jotka edistävät suoraan kyseisen ruuhkautumisen tai ympäristövahingon lievittämistä ja jotka sijaitsevat samassa liikennekäytävässä kuin teoosuus, johon korotusta sovelletaan,
- korotus, jota voidaan soveltaa 10 kohdan mukaisesti porrastettuihin tietullimaksuihin, on enintään 15 prosenttia 9 kohdan mukaisesti lasketusta painotetusta keskimääräisestä tietullista, paitsi tapauksissa, joissa saadut tulot investoidaan eurooppalaisen edun kannalta ensisijaisten hankkeiden rajat ylittäville osuuksille, joihin sisältyy infrastruktuuria vuoristoalueilla, jolloin korotus saa olla enintään 25 prosenttia,
- korotuksen soveltaminen ei johda kaupallisen liikenteen epäoikeudenmukaiseen kohteluun muihin tienkäyttäjiiin verrattuna,
- sen infrastruktuurin rahoitussuunnitelma, johon korotusta sovelletaan, sekä uuden infrastruktuurin kustannus-hyötyanalyysi toimitetaan komissiolle ennen korotuksen soveltamista,
- ajanjakso, jona korotusta sovelletaan, määritellään ja rajoitetaan ennakolta, ja se on toimitetuissa rahoitussuunnitelmissa ja kustannus-hyötyanalyysissa esitettyjen tulo-odotusten mukainen.

Asianomaisten jäsenvaltioiden on sovittava tämän säännöksen soveltamisesta uusiin rajat ylittäviin hankkeisiin.

Kun komissio vastaanottaa korotuksen toteuttamista suunnittelevalta jäsenvaltiolta rahoitussuunnitelmat, se toimittaa nämä tiedot 9 c artiklan 1 kohdassa tarkoitettun komitean jäsenille. Jos komissio katsoo, ettei suunniteltu korotus täytä tässä kohdassa vahvistettuja vaatimuksia tai jos se katsoo, että suunnitellulla koro-

tuksella on merkittäviä haittavaikutuksia syrjäseutu-alueiden talouskehitykselle, se voi hylätä kyseisen jäsenvaltion esittämät maksusuunnitelmat tai pyytää niiden muuttamista 9 c artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

12. Jos kuljettaja ei tarkastuksessa pysty esittämään ajoneuvoa koskevia asiakirjoja, joita tarvitaan tämän artiklan 10 kohdan b alakohdan ensimmäisessä luetelmakohdassa tarkoitettujen tietojen varmistamiseksi, eikä ajoneuvotyyppiä koskevia asiakirjoja, jäsenvaltiot voivat soveltaa korkeimpia perittäviä tietulleja.”.

3) Lisätään artikla seuraavasti:

”7 a artikla

1. Määrittäessään kyseiselle infrastruktuuriverkolle tai verkon selkeästi määritellylle osalle painotetun keskimääräisen tietullin määrää jäsenvaltioiden on otettava huomioon erilaiset 7 artiklan 9 kohdassa esitetyt kustannukset. Huomioon otettavien kustannusten on liityttävä siihen verkkoon tai sen osaan, jolta tietullia peritään, ja ajoneuvoihin, joilta tietullia peritään. Jäsenvaltiot voivat päättää, etteivät ne kata näitä kustannuksia tietullituloilla tai että ne kattavat kustannuksista vain tietyn prosenttiosuuden.

2. Tietullit määritetään 7 artiklan ja tämän artiklan 1 kohdan mukaisesti.

3. Uusien jäsenvaltioissa 10 päivän kesäkuuta 2008 jälkeen käyttöön otettavien, muiden kuin käyttöoikeusmaksuja edellyttävien tietullijärjestelyjen osalta jäsenvaltioiden on käytettävä kustannusten laskentaan liitteessä III esitettyihin peruslaskentaperiaatteisiin perustuvaa menetelmää.

Uusien käyttöoikeusmaksujen osalta, jotka on otettu käyttöön 10 päivän kesäkuuta 2008 jälkeen, tietullien enimmäistason on oltava samansuuruinen tai alempi kuin olisi saatu käyttämällä liitteessä III esitettyihin peruslaskentaperiaatteisiin perustuvaa menetelmää. Tason vastaavuuden arviointi on tehtävä käyttöoikeussopimuksen luonteeseen sopivan, riittävän pitkän viiteajanjakson perusteella.

Tässä kohdassa tarkoitettut velvoitteet eivät koske tietullijärjestelyjä, jotka ovat jo käytössä 10 päivänä kesäkuuta 2008 tai joiden osalta tarjouksia tai vastauksia pyyntöihin käydä neuvotteluja neuvottelumenettelyn puitteissa on vastaanotettu julkisen hankintaprosessin perusteella ennen 10 päivää kesäkuuta 2008, niin kauan kuin kyseiset järjestelyt pysyvät voimassa ja edellyttäen, ettei niitä merkittävästi muuteta.

4. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle viimeistään neljä kuukautta ennen uuden tietullijärjestelyn täytäntöönpanoa

a) muiden kuin käyttöoikeusmaksuja edellyttävien tietullijärjestelyjen osalta

— yksikköarvot ja muut parametrit, joita ne soveltavat eri kustannustekijöiden laskennassa, sekä

— selkeät tiedot tietullijärjestelmänsä piiriin kuuluvista ajoneuvoista ja verkon tai sen osan maantieteellisestä ulottuvuudesta, jota ne käyttävät kuhunkin kustannuslaskentaan, sekä prosenttiosuus kustannuksista, jonka ne haluavat kattaa;

b) käyttöoikeusmaksuja edellyttävien tietullijärjestelyjen osalta

— käyttöoikeussopimukset tai tällaisiin sopimuksiin tehdyt merkittävät muutokset,

— perustapaus, jonka perusteella luvan myöntäjä on laatinut direktiivin 2004/18/EY liitteessä VII B tarkoitetun käyttöoikeutta koskevan ilmoituksen; perustapauksen on sisällettävä käyttöoikeuden mukainen 7 artiklan 9 kohdassa määritelty kustannusarvio, ennustettu liikenne ajoneuvotyypin mukaan jaoteltuna, suunnitellut tietullien tasot sekä käyttöoikeussopimuksen piiriin kuuluvan verkon maantieteellinen laajuus.

5. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava myös komissiolle vähintään neljä kuukautta ennen niiden täytäntöönpanoa uusista tietullijärjestelyistä, joita sovelletaan Euroopan laajuisen tieverkkoon kuuluvien teiden suuntaisilla teillä, joille liikenne voi siirtyä kyseiseltä verkolta ja/tai jotka kilpailevat suoraan tämän verkon tiettyjen osien kanssa, joilla tietulleja kerätään. Ilmoituksen on sisällettävä ainakin selvitys siitä, mitä maantieteellistä aluetta ja mitä ajoneuvoja tietulli koskee, minkä suuruisiksi tietulli on suunniteltu ja miten sen suuruus on määritelty.

6. Tapauksissa, joihin liittyy 3 kohdan mukaisia velvoitteita, komission on neljän kuukauden kuluttua siitä, kun se on vastaanottanut 4 kohdassa tarkoitetut tiedot, annettava lausunto siitä, onko velvoitteet täytetty.

Komissio voi antaa lausunnon 5 kohdassa tarkoitetuista tietullijärjestelyistä, erityisesti ehdotettujen järjestelyjen oikeasuhteisuudesta ja avoimuudesta sekä niiden todennäköisestä vaikutuksesta kilpailuun sisämarkkinoilla tavaroiden vapaan liikkuvuuden puitteissa.

Komission lausunnot saatetaan 9 c artiklan 1 kohdassa tarkoitetun komitean käyttöön.

7. Jos jäsenvaltio haluaa soveltaa 7 artiklan 11 kohdan säännöksiä 10 päivänä kesäkuuta 2008 jo käytössä olevien

tietullijärjestelyjen osalta, sen on toimitettava tiedot, jotka osoittavat, että kyseiseen infrastruktuuriin sovellettava keskimääräinen painotettu tietulli on 2 artiklan aa alakohdan, 7 artiklan 9 kohdan ja 7 artiklan 10 kohdan mukainen.”.

4) Lisätään artikla seuraavasti:

”7 b artikla

Tämä direktiivi ei estä jäsenvaltioita, jotka ottavat käyttöön tietulli- ja/tai käyttäjämaksujärjestelmän, säätämästä asianmukaista korvausta näistä maksuista, sanotun kuitenkin rajoittamatta perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamista.”.

5) Korvataan 8 artiklan 2 kohdan b alakohta seuraavasti:

”b) Yhteisen käyttäjämaksun maksamalla on päästävä kunkin järjestelmään osallistuvan jäsenvaltion 7 artiklan 1 kohdan mukaisesti määrittelemään tieverkkoon;”.

6) Lisätään artikla seuraavasti:

”8 a artikla

Kunkin jäsenvaltion on valvottava tietulli- ja/tai käyttäjämaksujärjestelmää sen varmistamiseksi, että se toimii avoimella ja syrjimättömällä tavalla.”.

7) Muutetaan 9 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Tämä direktiivi ei estä jäsenvaltioita soveltamasta syrjimättömästi

a) erityisveroja tai -maksuja, joita kannetaan

— ajoneuvon rekisteröinnin yhteydessä, tai

— epätavallisen painavista tai suurista ajoneuvoista tai kuormista;

b) pysäköintimaksuja ja erityisiä kaupunkiliikennemaksuja.

1 a. Tämä direktiivi ei estä jäsenvaltioita soveltamasta syrjimättömästi

a) säänteleviä maksuja, jotka on erityisesti suunniteltu torjumaan ajankohtaan ja paikkaan liittyviä liikeneruuhkia, tai

b) säänteleviä maksuja, jotka on suunniteltu torjumaan ympäristövaikutuksia, huono ilmanlaatu mukaan lukien,

millä tahansa teillä, erityisesti kaupunkialueilla, mukaan lukien kaupunkialueen halki kulkevat Euroopan laajuisen tieverkon tiet.”;

b) korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. Jäsenvaltioiden on päätettävä tieinfrastruktuurin käytöstä suoritettavista maksuista saatavien tulojen käytöstä. Jotta varmistettaisiin koko liikenneverkon kehitys, maksuista saatavat tulot olisi käytettävä liikenne-sektorin hyödyksi ja koko liikennejärjestelmän optimoimiseksi.”.

8) Lisätään artiklat seuraavasti:

”9 a artikla

Jäsenvaltioiden on toteutettava riittävä valvonta ja säädettävä tämän direktiivin mukaisesti annettujen kansallisten säännösten rikkomiseen sovellettavasta seuraamusjärjestelmästä. Niiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet seuraamusten täytäntöönpanon varmistamiseksi. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

9 b artikla

Komissio edistää jäsenvaltioiden välistä vuoropuhelua ja teknisen taitotiedon vaihtoa tämän direktiivin ja erityisesti liitteen III täytäntöönpanon osalta. Komissio ajantasaistaa ja selventää liitteitä 0, III ja IV teknisen kehityksen perusteella ja liitteitä I ja II inflaation perusteella 9 c artiklan 3 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

9 c artikla

1. Komissiota avustaa komitea.

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 3 ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

3. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu määräajaksi vahvistetaan kolme kuukautta.

4. Komitea vahvistaa työjärjestyksensä.”.

9) Korvataan 11 artikla seuraavasti:

”11 artikla

Komissio antaa viimeistään 10 päivänä kesäkuuta 2011 Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta ja vaikutuksista ottaen huomioon tekniikan kehityksen ja liikennetiheyden kehityssuuntauksen, yli 3,5 tonnia ja alle 12 tonnia painavien

ajoneuvojen käyttö mukaan lukien. Kertomuksessa komissio arvioi direktiivin vaikutuksia sisämarkkinoihin, myös yhteisön saarialueilla, erillisalueilla ja syrjäseutualueilla, alan investointitasoon ja kestävän liikennepoliitiikan tavoitteiden saavuttamiseen.

Jäsenvaltioiden on toimitettava kertomusta varten tarvittavat tiedot komissiolle viimeistään 10 päivänä joulukuuta 2010.

Tutkittuaan kaikki vaihtoehdot, ympäristöön, meluun, ruuhkiin ja terveydenhoitoon liittyvät kustannukset mukaan lukien, komissio esittelee viimeistään 10 päivänä kesäkuuta 2008 kaikkien ulkoisten kustannusten arvioimiseksi yleispätevän, avoimen ja ymmärrettävän mallin, jota käytetään vastedes infrastruktuurimaksujen laskennan pohjana. Malliin liitetään vaikutusarvio ulkoisten kustannusten sisäistämisestä kaikissa liikennemuodoissa ja strategia tämän mallin täytäntöönpanemiseksi vaiheittain kaikissa liikennemuodoissa.

Kertomukseen ja malliin liitetään tarvittaessa ehdotukset Euroopan parlamentille ja neuvostolle tämän direktiivin tarkistamiseksi.”.

10) Korvataan liitteessä II oleva, vuosittaisten käyttäjämaksujen määrää koskeva taulukko seuraavasti:

	Enintään kolme akselia	Vähintään neljä akselia
”EURO 0	1 332	2 233
EURO I	1 158	1 933
EURO II	1 008	1 681
EURO III	876	1 461
EURO IV ja vähemmän saastuttavat ajoneuvot	797	1 329”

11) Korvataan liitteen II viimeinen virke seuraavasti:

”Päiväkohtainen käyttäjämaksu on määrältään 11 euroa kaikissa ajoneuvoluokissa.”.

12) Lisätään direktiiviin liite 0, joka on tämän direktiivin liitteenä I.

13) Lisätään direktiiviin liite III, joka on tämän direktiivin liitteenä II.

14) Lisätään direktiiviin liite IV, joka on tämän direktiivin liitteenä III.

2 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämä direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 10 päivänä kesäkuuta 2008. Niiden on viipymättä ilmoitettava tästä komissiolle.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitettuihin kysymyksistä antamansa kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle ja toimitettava sille myös annettujen kansallisten säännösten ja tämän direktiivin säännösten välinen vastaavuustaulukko.

3 artikla

Tämä direktiivi tulee voimaan seuraavana päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

4 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Strasbourgissa 17 päivänä toukokuuta 2006.

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

J. BORRELL FONTELLES

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

H. WINKLER

LIITE I

"LIITE 0

PÄÄSTÖRAJAT

1. EURO 0 -ajoneuvo

Hiilimonoksidin massa (CO) g/kWh	Hiilivetyjen massa (HC) g/kWh	Typen oksidien massa (NO _x) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. EURO I- ja EURO II -ajoneuvot

	Hiilimonoksidin massa (CO) g/kWh	Hiilivetyjen massa (HC) g/kWh	Typen oksidien massa (NO _x) g/kWh	Hiukkasten massa (PT) g/kWh
EURO I -ajoneuvo	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
EURO II -ajoneuvo	4,0	1,1	7,0	0,15

⁽¹⁾ Teholtaan enintään 85 kW:n moottoreiden hiukkaspäästöjen raja-arvoon sovelletaan kerrointa 1,7.

3. EURO III-, EURO IV-, EURO V- ja EYA-ajoneuvot

Hiilimonoksidin, kaikkien hiilivetyjen, typen oksidien ja hiukkasten ESC-testissä määritetyt massat sekä ERL-testissä määritetty savun tiheys eivät saa ylittää seuraavia arvoja ⁽¹⁾:

	Hiilimonoksidin massa (CO) g/kWh	Hiilivetyjen massa (HC) g/kWh	Typen oksidien massa (NO _x) g/kWh	Hiukkasten massa (PT) g/kWh	Savu m ⁻¹
EURO III -ajoneuvo	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
EURO IV -ajoneuvo	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
EURO V -ajoneuvo	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
EYA-ajoneuvo	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

⁽¹⁾ Testisyklillä tarkoitetaan useiden testipisteiden, joille kullekin on määritetty nopeus ja vääntömomentti, muodostamaa jaksoa; moottorin on noudatettava määritettyä nopeutta ja vääntömomenttia joko tasaisella nopeudella (ESC-testi) tai vaihtuvissa käyttöolosuhteissa (ETC- ja ELR-testit).

⁽²⁾ 0,13 moottoreilla, joiden iskutilavuus sylinteriä kohti on alle 0,7 dm³ ja joiden nimellistehon kierrosnopeus on yli 3 000 min⁻¹.

4. Ajoneuvojen uusia päästöluokkia, siten kuin ne on määritelty direktiivissä 88/77/ETY, ja niihin myöhemmin tehtäviä muutoksia voidaan harkita."

LIITE II

"LIITE III

KUSTANNUSTEN JAKAMISEN JA TIETULLIEN LASKENNAN PERUSPERIAATTEET

Tässä liitteessä säädetään painotettujen keskimääräisten tietullien laskennan perusperiaatteet 7 artiklan 9 kohtaa vastaavasti. Velvoite suhteuttaa tietullit kustannuksiin ei vaikuta jäsenvaltioiden vapauteen päättää 7 a artiklan 1 kohdan mukaisesti olla kattamatta kustannuksia kokonaisuudessaan tietullituloilla eikä vapauteen vaihdella 7 artiklan 10 kohdan mukaisesti erityisten tietullien määriä keskiarvosta. (1)

Periaatteiden soveltamisen on oltava täysin yhteisön oikeuden voimassa olevien velvoitteiden mukaista, erityisesti velvoitteen tehdä käyttöoikeussopimukset julkisia rakennusurakoita koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamisesta annetun direktiivin 2004/18/EY ja muiden julkisia hankintoja koskevien yhteisön välineiden mukaisesti.

Kun jäsenvaltio aloittaa neuvottelut yhden tai useamman kolmannen osapuolen kanssa tehdäkseen käyttöoikeussopimuksen infrastruktuurinsa osan rakentamisesta tai toiminnasta, tai ryhtyy tätä tarkoitusta varten vastaavanlaiseen järjestylyyn, joka perustuu kansalliseen lainsäädäntöön tai jäsenvaltion hallituksen tekemään sopimukseen, näiden periaatteiden noudattaminen arvioidaan neuvottelujen tulosten perusteella.

1. Verkon ja siihen kuuluvien ajoneuvojen määritelmä

- Jos yhtä ainoaa tietullijärjestelmää ei sovelleta koko Euroopan laajuiseen tieliikenneverkkoon, jäsenvaltion on erityisesti täsmennettävä verkon osa, johon (tai verkon osat, joihin) tietullijärjestelmää sovelletaan, sekä ajoneuvojen luokittelujärjestelmä, jota se käyttää tietullien porrastamista varten. Jäsenvaltioiden on myös tarkennettava, aikovatko ne laajentaa tietullijärjestelmäänsä niin, että se koskee myös alle 12 tonnin painoisia ajoneuvoja.
- Jos jäsenvaltio päättää kustannusten kattamisen osalta soveltaa erilaista politiikkaa verkon eri osissa (mikä on mahdollista 7 a artiklan 1 kohdan nojalla), kustakin selkeästi määritetystä verkon osasta on tehtävä erillinen kustannuslaskenta. Jäsenvaltio voi päättää jakaa verkkonsa useisiin selvästi määritettyihin osiin luodakseen erillisiä vastaavanlaisia käyttöoikeusjärjestelyjä kutakin osaa varten.

2. Infrastruktuurikustannukset**2.1 Investointikustannukset**

- Investointikustannuksiin on sisällytettävä rakennuskustannukset (myös rahoituskustannukset) ja infrastruktuurin kehittämiskustannukset sekä tarvittaessa investoidun pääoman tuotto tai voittomarginaali. Mukaan on sisällytettävä myös maanhankinnasta, kaavoituksesta, suunnittelusta, rakennussopimusten ja hankkeiden hallinnon valvonnasta, arkeologisista tutkimuksista ja maaperätutkimuksista aiheutuvat kustannukset sekä muut asiaankuuluvat satunnaiset menot.
- Rakennuskustannusten kattamisen on perustuttava joko infrastruktuurin suunniteltuun käyttöikänsä tai sellaisen muuhun (vähintään 20 vuoden) kuoletusjaksoon, jota voidaan pitää asianmukaisena käyttöoikeussopimuksella saatavan rahoituksen takia tai muutoin. Kuoletusjakson pituus voi olla avainmuuttuja neuvoteltaessa käyttöoikeussopimuksista, erityisesti jos asianomainen jäsenvaltio haluaa osana sopimusta asettaa enimmäismäärän sovellettavalle painotetulle keskimääräiselle tietullille.
- Kustannukset voidaan kattaa
 - jakamalla ne tasaisesti kuoletusjaksolle tai painottamalla ne alku-, keski- tai loppuvuosiin edellyttäen, että painotus tehdään avoimella tavalla,
 - määräämällä tietullien sitomisesta indeksiin kuoletusjakson aikana, tämän kuitenkin vaikuttamatta investointikustannusten laskentaan.
- Kaikkien alkuperäisten kustannusten on perustuttava maksettuihin määriin. Myöhemmin aiheutuvat kustannukset perustuvat kohtuullisiin kustannusennusteisiin.

(1) Nämä säännökset, samoin kuin joustavuus tavassa, jolla kustannukset ajallisesti voidaan kattaa (katso 2.1 kohta, kolmas luettelukohta), antavat huomattavasti liikkumavaraa tietullien määrittämiseksi tasoille, jotka ovat käyttäjien hyväksyttävissä ja jäsenvaltion liikennepolitiikan erityistavoitteiden mukaisia.

- Julkisia investointeja voidaan pitää rahoitettuina lainoina. Alkuperäisiin hankintakustannuksiin sovellettava korko on se, jota kyseisellä kaudella sovellettiin valtion lainanottoon.
- Kustannusten jakaminen raskaille tavarankuljetusajoneuvoille on tehtävä objektiivisin ja avoimin perustein ottamalla huomioon raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen osuus verkon liikenteestä ja siihen liittyvät kustannukset. Raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ajokilometrejä voidaan tätä varten mukauttaa objektiivisesti perustelluilla 4 kohdan mukaisilla 'vastaavuuskertoimilla' ⁽¹⁾.
- Pääoman tuottoa tai voittomarginaalia koskevan arvion on oltava markkinaolosuhteiden perusteella kohtuullinen, ja se voi vaihdella suorituksen parantamista edistävien kannustimien antamiseksi sopimuspuolena olevalle kolmannelle taholle palvelun laatuvaatimusten suhteen. Pääoman tuottoa voidaan arvioida talouden tunnuslukujen kuten IRR:n (sisäisen korkokannan) tai WACC:n (pääomakustannusten painotetun keskiarvon) perusteella.

2.2 Vuosittaiset kunnossapitokustannukset ja rakenteelliset kunnostuskustannukset

- Näihin kustannuksiin on sisällytettävä sekä verkon kunnossapidosta aiheutuvat vuosittaiset kustannukset että jaksottaiset kustannukset, jotka liittyvät kunnostukseen, vahvistamiseen ja tienpinnan uusimiseen verkon toimivuuden varmistamiseksi ajan kuluessa.
- Nämä kustannukset on jaettava raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ja muun liikenteen välillä eri ajoneuvojen todellisten ja ennakoitujen ajokilometrien perusteella ja niitä voidaan mukauttaa objektiivisesti perustelluilla 4 kohdan mukaisilla 'vastaavuuskertoimilla'.

3. Toiminnasta, hallinnoinnista ja tietulleista aiheutuvat kustannukset

Näihin kustannuksiin on sisällytettävä kaikki infrastruktuurin hallinnolle koituvat kustannukset, joita ei kateta 2 luvun nojalla ja jotka liittyvät infrastruktuurin ja tietullijärjestelmän käyttöönottoon, toimintaan ja hallintoihin. Niihin on sisällytettävä erityisesti

- tietullien perimiskoppien ja muiden maksujärjestelmien rakentamisesta, pystyttämisestä ja kunnossapidosta aiheutuvat kustannukset,
- tietullien keruujärjestelmän päivittäisestä toiminnasta, hallinnoinnista ja valvonnasta aiheutuvat kustannukset,
- käyttöoikeussopimuksiin liittyvät hallinnolliset maksut ja kulut,
- infrastruktuurin toimintaan liittyvät hallinto- ja huoltokustannukset.

Kustannuksiin voidaan sisällyttää pääoman tuotto tai voittomarginaali, joka vastaa siirretyn riskin astetta.

Nämä kustannukset on jaettava tasapuolisin ja avoimin perustein kaikkien ajoneuvoluokkien kesken, joihin tietullijärjestelmää sovelletaan.

4. Tavaraliikenteen osuus, vastaavuuskertoimet ja oikaisumekanismi

- Tietullien laskennan on perustuttava raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen todelliseen tai ennakoituun osuuteen ajokilometreistä mukautettuna haluttaessa vastaavuuskertoimilla, jotta tavarankuljetusajoneuvojen käytöstä aiheutuvien infrastruktuurin rakennus- ja kunnostuskustannusten nousu voitaisiin ottaa asianmukaisesti huomioon.
- Seuraavassa taulukossa annetaan joukko viitteellisiä vastaavuuskertoimia. Kun jäsenvaltio käyttää vastaavuuskertoimia, joiden suhdeluvut poikkeavat taulukossa esitetyistä luvuista, näiden vastaavuuskertoimien on perustuttava objektiivisiin kriteereihin ja ne on julkistettava.

⁽¹⁾ Jäsenvaltiot voivat vastaavuuskertoimia soveltaessaan ottaa huomioon tien rakentamisen vaiheittain tai pitkään elinkaareen perustuvaa lähestymistapaa käyttäen.

Ajoneuvoluokka ⁽¹⁾	Vastaavuuskertoimen		
	Rakenteellinen kunnostus ⁽²⁾	Investoinnit	Vuosittainen kunnossapito
3,5 t–7,5 t, luokka 0	1	1	1
> 7,5 t, luokka I	1,96	1	1
> 7,5 t, luokka II	3,47	1	1
> 7,5 t, luokka III	5,72	1	1

⁽¹⁾ Katso liite IV, ajoneuvoluokan määrittäminen.

⁽²⁾ Ajoneuvoluokat vastaavat seuraavia akselipainoja: 5,5, 6,5, 7,5 ja 8,5 tonnia.

- Tietullijärjestelmissä, jotka perustuvat ennakoituihin liikennemääriin, on oltava oikaisumekanismi, jonka mukaisesti tiedulleja mukautetaan säännöllisesti ennakointivirheistä johtuvan kustannusten mahdollisen ali- tai yli-perinnän oikaisemiseksi.”

LIITE III

"LIITE IV

VIITTEELLINEN AJONEUVOLUOKAN MÄÄRITYS

Ajoneuvoluokat on määritelty jäljempänä olevassa taulukossa.

Ajoneuvot jaetaan luokkiin 0, I, II ja III sen perusteella, kuinka paljon ne vahingoittavat tien pintaa. Luokat ovat kasvavassa järjestyksessä, eli luokka III vahingoittaa tieinfrastruktuuria eniten. Vahingot kasvavat eksponentiaalisesti akselipainon kasvaessa.

Kaikki moottoriajoneuvot ja ajoneuvoyhdistelmät, joiden suurin sallittu kokonaispaino on alle 7,5 tonnia, kuuluvat luokkaan 0.

Moottoriajoneuvot

Ilmajousituksella tai sitä vastaavalla tunnustetulla järjestelmällä varustetut vetoakselit (!)		Muut vetoakselien jousitusjärjestelmät		Vahinkoluokka
Akseleiden lukumäärä ja suurin sallittu kokonaispaino (tonneina)		Akseleiden lukumäärä ja suurin sallittu kokonaispaino (tonneina)		
Vähintään	Vähemmän kuin	Vähintään	Vähemmän kuin	
<i>Kaksi akselia</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
<i>Kolme akselia</i>				
15	17	15	17	II
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25		25	
25	26		26	
<i>Neljä akselia</i>				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			II
		27	29	
		29	31	
		31	32	
29	31			
31	32			

(!) Tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisissa ja kansainvälisissä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista 25 päivänä heinäkuuta 1996 annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY (EYVL L 235, 17.9.1996, s. 59), direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2002/7/EY (EYVL L 67, 9.3.2002, s. 47), liitteessä II olevan määritelmän mukaisesti vastaavaksi tunnustettu jousitus.

Ajoneuvoyhdistelmät (auton ja varsinaisen tai puoliperävaunun yhdistelmä)

Ilmajousituksella tai sitä vastaavalla tunnustetulla järjestelmällä varustetut vetoakselit		Muut vetoakseleiden jousitusjärjestelmät		Vahinkoluokka
Akseleiden lukumäärä ja suurin sallittu kokonaispaino (tonneina)		Akseleiden lukumäärä ja suurin sallittu kokonaispaino (tonneina)		
Vähintään	Vähemmän kuin	Vähintään	Vähemmän kuin	
2 + 1 akselia				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
2 + 2 akselia				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
3 + 3 akselia				
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
3 + 2 akselia				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
3 + 3 akselia				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44"	