

I

(Lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttävät säädökset)

DIREKTIIVIT

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 2011/76/EU,

annettu 27 päivänä syyskuuta 2011,

verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽¹⁾,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ⁽²⁾,

noudattavat tavallista lainsäätämisyjärjestystä ⁽³⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Kestävän liikenteen edistäminen on keskeinen osa yhteistä liikennepolitiikkaa. Tämän vuoksi liikenteen osuutta ilmastonmuutokseen ja liikenteen kielteisiä vaikutuksia, erityisesti liikkuvuutta haittaavaa ruuhkaa sekä terveydelle ja ympäristölle vahingollista ilman pilaantumista ja meluhaittoja, olisi vähennettävä. Lisäksi ympäristönsuojeluvaatimukset on otettava huomioon unionin muiden politiikkojen suunnittelussa ja toteuttamisessa, yhteinen liikennepolitiikka mukaan lukien.
- (2) Liikenteen kielteisiä vaikutuksia olisi kyettävä vähentämään niin, että samalla vältetään aiheuttamasta suhteettomia esteitä vapaalle liikkuvuudelle terveen talouskasvun, sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan ja alueellisen yhteenkuuluvuuden vuoksi.

⁽¹⁾ EUVL C 255, 22.9.2010, s. 92.

⁽²⁾ EUVL C 120, 28.5.2009, s. 47.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 11. maaliskuuta 2009 (EUVL C 87 E, 1.4.2010, s. 345), ja neuvoston ensimmäisen käsittelyn kanta, vahvistettu 14. helmikuuta 2011 (EUVL C 77 E, 11.3.2011, s. 1). Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 7. kesäkuuta 2011 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty 12. syyskuuta 2011.

(3) Liikennejärjestelmän optimoimiseksi vastaavasti yhteisessä liikennepolitiikassa olisi käytettävä sellaista välineiden yhdistelmää, jolla liikenteen infrastruktuuria ja teknologian käyttöä voidaan parantaa ja joka mahdollistaa liikenteen kysynnän hallinnan entistä tehokkaammin, erityisesti uudistamalla ajoneuvokantaa ja tehostamalla infrastruktuurien käyttöä ja liikennemuotojen yhteistoimintaa. Tämä edellyttää käyttäjä maksaa -periaatteen entistä laajempaa soveltamista sekä saastuttaja maksaa -periaatteen kehittämistä ja täytäntöönpanoa liikennealalla kaikissa liikennemuodoissa.

(4) Komissiota kehoitettiin Euroopan parlamenttiin ja neuvoston direktiivissä 1999/62/EY ⁽⁴⁾ esittelemään kaikkien liikenneinfrastruktuurin käytöstä aiheutuvien ulkoisten kustannusten arviointimalli, jota käytetään vastedes infrastruktuurimaksujen laskennan pohjana. Malliin oli määrä liittää vaikutustenarviointi ulkoisten kustannusten sisällyttämisestä hintoihin kaikissa liikennemuodoissa ja strategia mallin panemiseksi vaiheittain täytäntöön sekä tarvittaessa ehdotuksia mainitun direktiivin tarkistamiseksi uudelleen.

(5) Liikennepolitiikan kehittämiseksi kestävämpään suuntaan liikenteen hintojen olisi vastattava entistä paremmin liikenneperäisistä ilman pilaantumisesta ja meluhaitoista, ilmastonmuutoksesta ja kaikkien liikennemuotojen tosiasiallisen käytön aiheuttamasta ruuhkautumisesta johtuvia kustannuksia, sillä täten voidaan optimoida infrastruktuurin käyttö, vähentää paikallista ympäristön pilaantumista, hallita ruuhkia ja torjua ilmastonmuutosta taloudelle mahdollisimman pienin kustannuksin. Tämä edellyttää kaikissa liikennemuodoissa vaihteittaisia toimia, joissa otetaan huomioon kunkin liikennemuodon erityispiirteet.

(6) Liikennemuodoissa on jo alettu sisällyttää ulkoisia kustannuksia hintoihin, ja asiaa koskevassa unionin lainsäädännössä tällainen hintoihin sisällyttäminen otetaan käyttöön vaiheittain tai sitä ei ainakaan estetä. Tätä kehitystä on kuitenkin syytä valvoa ja tukea edelleen kaikissa liikennemuodoissa yhteisiä periaatteita noudattaen siten, että samalla otetaan huomioon kunkin liikennemuodon erityispiirteet.

⁽⁴⁾ EYVL L 187, 20.7.1999, s. 42.

- (7) Tieliikennealalla perittävät tietullit ovat infrastruktuurin käytöstä perittäviä matkan perusteella laskettuja maksuja ja sellaisina oikeudenmukainen ja tehokas taloudellinen väline kestäväan liikennepolitiikkaan pääsemiseksi, sillä ne liittyvät välittömästi infrastruktuurin käyttöön, ajoneuvojen ympäristöominaisuuksiin ja ajoneuvojen käyttöpaikkaan ja -ajankohtaan ja ne voidaan näin ollen asettaa tasolle, joka vastaa ajoneuvojen tosiasiallisen käytön aiheuttaman ympäristön pilaantumisen ja ruuhkautumisen kustannuksia. Tietullit eivät myöskään vääristä kilpailua sisämarkkinoilla, koska ne peritään kaikilta liikenteenharjoittajilta riippumatta siitä, mistä jäsenvaltiosta liikenteenharjoittajat ovat peräisin tai mihin jäsenvaltioon ne ovat asettautuneet, ja suhteessa tieverkon käyttöasteeseen.
- (8) Vaikutustenarvioinnista käy ilmi, että jos sovelletaan tietulleja, jotka on laskettu ympäristön pilaantumisen kustannusten perusteella ja ruuhkaisten teiden osalta ruuhka-aikoina sovellettavien tietullien suuremman porrastuksen perusteella, vaikutus liikennejärjestelmään voisi olla myönteinen ja ilmastonmuutosta koskevan unionin strategian mukainen. Näin voitaisiin vähentää ruuhkia ja paikallista ympäristön pilaantumista rohkaistamalla käyttämään puhtaampaa ajoneuvoteknologiaa, optimoimalla logistista käyttäytymistä ja vähentämällä tyhjänä ajamista. Samalla tietullit voisivat vaikuttaa epäsuorasti polttoaineenkulutuksen vähentämiseen ja edesauttaa ilmastonmuutoksen torjumista.
- (9) Tällä direktiivillä ei estetä jäsenvaltioita soveltamasta kansallisia sääntöjä maksujen perimiseen muilta tienkäyttäjiltä, jotka eivät kuulu tämän direktiivin soveltamisalaan.
- (10) Liikenneperäisten ilman pilaantumisen ja meluhaittojen kustannukset, esimerkiksi terveystaloudelliset, sairaanhoito mukaan lukien, sadonmenetykset ja muut tuotantotappiot sekä sosiaalikulutukset, joudutaan maksamaan sen jäsenvaltion alueella, jossa liikenne tapahtuu. Saastuttaja maksaa -periaate toteutetaan ulkoisiin kustannuksiin perustuvin maksuin, joiden ansiosta ulkoiset kustannukset alenevat.
- (11) Tämän direktiivin soveltamiseksi komission suunnittelema malli liikenneperäisten ilman pilaantumisen ja meluhaittojen ulkoisten kustannusten laskemiseksi sisältää luotettavat menetelmät ja yksikköarvojen vaihteluvälit, joita voidaan jo nyt käyttää ulkoisista kustannuksista perittävien maksujen laskentaperusteina.
- (12) Vähäliikenteisten teiden eriytettyjen maksujen täytäntöönpanon vaatimien järjestelmien kustannuksista ja hyödyistä on vielä epävarmuutta. Unionin tasolla on asianmukaisinta käyttää joustavaa lähestymistapaa niin kauan kuin epävarmuutta on olemassa. Tällaista joustavaa lähestymistapaa käytettäessä jäsenvaltioiden olisi halutessaan voitava päättää verkon paikallisten ja kansallisten ominaispiirteiden perusteella, ottavatko ne ulkoisiin kustannuksiin perustuvat maksut käyttöön, ja jos ottavat niillä millä teillä.
- (13) Aikaperusteiset käyttäjämaksut ovat käyttökelpoinen järjestelmä käyttäjä maksaa -periaatteen soveltamisessa jo nyt, kun käyttöön ei ole vielä otettu kuljettuun matkaan perustuvaa maksujärjestelmää, joka vastaa paremmin infrastruktuurin tosiasiallista käyttöä. Päivittäin, viikoittain, kuukausittain tai vuosittain perittävillä aikaperusteisilla käyttäjämaksuilla ei pitäisi syrjiä satunnaisia käyttäjiä, koska suuri osa tällaisista käyttäjistä on todennäköisesti muita kuin kansallisia liikenteenharjoittajia. Tästä syystä olisi vahvistettava entistä yksityiskohtaisemmin raskaiden tavaraliikenteen ajoneuvojen päivittäisten, viikoittaisten, kuukausittaisten ja vuosittaisten maksujen suhteet.
- (14) Keskipitkällä aikavälillä olisi toteutettava toimia, joilla pyritään lähentämään kaikissa jäsenvaltioissa käytettävät ulkoisten kustannusten laskentamenetelmät, jotta voitaisiin varmistaa, että Euroopan rahdinkuljettajat saavat selviä hintasignaaleja, jotka kannustavat heitä toiminnan optimointiin.
- (15) Maksujärjestelmien selkeä ja avoin täytäntöönpano voisi parantaa sisämarkkinoiden toimivuutta. Sen vuoksi olisi vältettävä epäjohdonmukaisia maksujärjestelmiä, jottei vääristettäisi kansainvälisen tavaraliikenteen kilpailua Euroopan laajuisessa tieverkossa tai sen tietyissä osissa eikä liioin toisiinsa liittyvien tieverkkojen tai moottoritien mahdollisissa muissa osissa, jotka eivät kuulu Euroopan laajuisen tieverkkoon. Samoja veloitusperiaatteita olisi sovellettava varsinkin kaikkiin jäsenvaltion moottoritieverkon osiin.
- (16) Jäsenvaltioiden olisi voitava halutessaan veloittaa tämän direktiivin mukainen mahdollisimman suuri osuus infrastruktuurikustannuksista ja ulkoisista kustannuksista tietulleina, mutta niiden olisi myös voitava päättää veloittaa jommistakummista tai molemmista kustannuksista vähemmän tai pidättyä veloituksesta niiden osalta kokonaan.
- (17) Määrittäessään tieverkkoa, johon sovelletaan ulkoisista kustannuksista perittävää maksua, jäsenvaltioiden olisi voitava päättää olla kantamatta ulkoisista kustannuksista perittävää maksua tietyiltä teiltä parantaakseen syrjäseutu-, sisämaa- ja saarialueiden saavutettavuutta ja kilpailukykyä.
- (18) Infrastruktuurimaksua pitäisi voida korottaa ulkoisten kustannusten perusteella niin, että otetaan huomioon liikenneperäisten ilman pilaantumisen ja meluhaittojen kustannukset. Tietulleihin sisällytettävä ulkoiseen kustannukseen perustuva osuus olisi voitava lisätä infrastruktuurin käyttökustannuksiin edellyttäen, että kustannusten laskennassa noudatetaan tietyjä edellytyksiä, jotta vältettäisiin kohtuuttomien maksujen periminen.
- (19) Liikenneperäisten ilman pilaantumisen ja meluhaittojen kustannusten ottamiseksi paremmin huomioon ulkoisiin kustannuksiin perustuva maksu olisi porrastettava tietyypeittäin ja ajoneuvotyypeittäin sekä, kun kyse on melusta, kyseessä olevan ajankohdan perusteella.

- (20) Ruuhkilla on haitallinen vaikutus, koska niissä menee kaikkien tienkäyttäjien osalta hukkaan aikaa ja polttoainetta. Infrastruktuurimaksuja eriyttämällä voidaan hallita ruuhkautumista, edellyttäen että eriytetyt tietullit toimivat selkeänä ja merkityksellisenä hintasignaalina, joka saa tienkäyttäjät muuttamaan käyttäytymistään ja välttämään ruuhkaisia teiosuuksia ruuhka-aikoina.
- (21) Kun tietyllä teiosuudella sovelletaan porrastusta ruuhkien vähentämiseksi, porrastus olisi suunniteltava ja sitä olisi sovellettava siten, ettei se vaikuta tuloihin ja että tarjotaan huomattavia taloudellisia etuja niille liikenteenharjoittajille, jotka käyttävät kyseistä teiosuutta muina kuin ruuhka-aikoina, verrattuna niihin, jotka käyttävät sitä ruuhka-aikoina.
- (22) Ympäristömelun arvioinnista ja hallinnasta 25 päivänä kesäkuuta 2002 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/49/EY⁽¹⁾ toimii jo lähtökohtana kehitettäessä ja viimeisteltäessä ajoneuvojen ja infrastruktuurin aiheuttamaa melua koskevia unionin toimenpiteitä, koska siinä veloitetaan toimivaltaiset viranomaiset laatimaan strategiset melukartat pääteistä sekä laatimaan toimintasuunnitelmat melun vähentämiseksi, jos altistuminen voi aiheuttaa haittavaikutuksia ihmisten terveydelle.
- (23) Sisämarkkinoiden moitteeton toiminta edellyttää unionin puitteita sen varmistamiseksi, että liikenneperäisten ilman pilaantumisen ja meluhaittojen paikallisten kustannusten sekä ruuhkien perusteella asetetut tiemaksut ovat avoimia, oikeasuhteisia ja syrjimättömiä. Kyseisissä puitteissa olisi määriteltävä yhteiset veloitusperiaatteet, laskentamenetelmät ja ulkoisten kustannusten enimmäismäärät ja yksikköarvot, jotka perustuvat tunnustettuihin tieteellisiin menetelmiin, sekä menettelyt, joilla tietullijärjestelmistä ilmoitetaan ja tiedotetaan komissiolle.
- (24) Jos jäsenvaltio nimeää viranomaisen asettamaan ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun, kyseiselle viranomaiselle ei saisi olla etua maksun asettamisesta kohtuuttomalle tasolle, ja kyseisen viranomaisen olisi tämän vuoksi oltava riippumaton elimestä, joka kerää ja hallinnoi tietulleista saatavia tuloja.
- (25) Liikennekäytävä, jossa korotus on mahdollinen, voi sisältää kohtuullisella etäisyydellä samansuuntaisia ja suoraan kilpailevia vuoristoalueiden teiosuuksia, joille liikenne voi siirtyä korotuksen käyttöönoton myötä. Rajat ylittävissä hankkeissa asianomaisten jäsenvaltioiden ja komission olisi sovittava tämän järjestelyn soveltamisesta.
- (26) Jotta unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi 7 päivänä heinäkuuta 2010 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 661/2010/EU⁽²⁾ liitteessä III yksilöityjen Euroopan edun mukaisten ensisijaisten hankkeiden rakentaminen asetettiin etusijalle, jäsenvaltioiden, jotka voivat soveltaa korotusta, olisi käytettävä tätä vaihtoehtoa ennen ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun perimistä. Jotta käyttäjiltä ei perittäisi kohtuuttomia maksuja, ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua ei pitäisi yhdistää tietullin korotukseen, elleivät ulkoiset kustannukset ole suuremmat kuin jo perityn korotuksen määrä. Tällaisessa tapauksessa on asianmukaista vähentää korotuksen määrä ulkoisiin kustannuksiin perustuvasta maksusta.
- (27) Ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun vähennykset ja alennukset olisi kiellettävä, koska olisi olemassa merkittävä riski, että niillä syrjitään perusteettomasti tiettyjä käyttäjäryhmiä.
- (28) Kannustimia voitaisiin alueellisen yhteenkuuluvuuden sekä syrjäseutu-, sisämaa- ja saarialueiden saavutettavuuden ja kilpailukyvyyn vuoksi sallia, jos matkoihin sisältyy kalliita liikennemuutosiirtymiä esimerkiksi tieliikenteestä meriliikenteeseen ja takaisin, sanotun kuitenkaan rajoittamatta Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen asiaankuuluvien valtioneuvon koskevien määräysten soveltamista.
- (29) Olisi oltava mahdollista sallia infrastruktuurimaksun vähennykset tai alennukset tietyissä olosuhteissa kaikille käyttäjäryhmille, kuten säännöllisille käyttäjille tai sähköisten tietullijärjestelmien käyttäjille.
- (30) Ulkoisten kustannusten periminen tietulleina vaikuttaa tehokkaammin käyttäjien päätöksiin, jos nämä ovat tietoisia tällaisista kustannuksista. Sen vuoksi nämä kustannukset olisi mainittava erikseen tietullien kerääjän antamassa ilmoituksessa, laskussa tai vastaavassa asiakirjassa. Tällaisen asiakirjan avulla liikenteenharjoittajat voivat myös helpommin siirtää ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun kustannukset rahtaajalle tai muille asiakkaille.
- (31) Sähköisten tietullijärjestelmien käyttö on suotavaa, jotta turvattaisiin liikenteen sujuvuus ja välttäisiin tietullipuomeille muodostuvien jonojen haitallisilta vaikutuksilta paikalliseen ympäristöön. Sen vuoksi on suotavaa periaatteellisesti ulkoisiin kustannuksiin perustuva maksu tällaisten järjestelmien avulla sähköisten tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuudesta yhteisössä 29 päivänä huhtikuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/52/EY⁽³⁾ mukaisesti. Komission olisi sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan helpottamiseksi valvottava, että direktiivin 2004/52/EY osalta edistytään sovittuun määräajan kuluessa sellaisen todellisen eurooppalaisen sähköisen tietullijärjestelmän käyttöönotossa, jolla rajoitetaan tietyn ajoneuvon sähköisten tietullilaitteiden määrä yhteen laitteeseen, joka on täysin yhteensopiva kaikkien jäsenvaltioiden sähköisten maksunkeruujärjestelmien kanssa.

⁽¹⁾ EYVL L 189, 18.7.2002, s. 12.⁽²⁾ EUVL L 204, 5.8.2010, s. 1.⁽³⁾ EUVL L 166, 30.4.2004, s. 124.

- (32) Vaikka päättäminen kansallisista julkisista menoista, myös tätä direktiiviä soveltamalla saatujen tulojen käytöstä, kuuluu jäsenvaltioille toissijaisuusperiaatteen mukaisesti, ulkoiisiin kustannuksiin perustuvan maksun tuottamat lisätulot tai näitä tuloja vastaava määrä olisi tämän direktiivin liikennepoliittisten tavoitteiden mukaisesti käytettävä liikennealan eduksi ja kestävän liikkuvuuden edistämiseen yleisesti. Tällaisilla hankkeilla olisi tästä syystä pyrittävä muun muassa helpottamaan tehokasta hinnoittelua, vähentämään tieliikenteen aiheuttamaa ympäristön pilaantumista sen lähteellä, lieventämään sen vaikutuksia, parantamaan ajoneuvojen hiilidioksidin ja energiatehokkuutta, kehittämään liikenteen käyttäjille vaihtoehtoisia infrastruktuuria, optimoimaan logistiikkaa tai parantamaan liikenneturvallisuutta.
- (33) Jotta edistettäisiin tietullijärjestelyjen yhteentoimivuutta ja edellyttäen, että tietyt ehdot täyttyvät, kahden tai useamman jäsenvaltion olisi sallittava ottaa yhteistyössä käytöön yhteiset tietullijärjestelmät.
- (34) Komission olisi toimitettava hyvissä ajoin Euroopan parlamentille ja neuvostolle kattava arvio kokemuksista, joita on kertynyt jäsenvaltioissa, jotka soveltavat ulkoiisiin kustannuksiin perustuvaa maksua ja/tai infrastruktuurimaksua tämän direktiivin mukaisesti.
- (35) Euroopan aluekehitysrahastoa, Euroopan sosiaalirahastoa ja koheesiorahastoa koskevista yleisistä säännöksistä 11 päivänä heinäkuuta 2006 annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1083/2006 ⁽¹⁾ säädetään, että käyttäjien maksettavaksi tulevista maksuista saadut tulot on otettava huomioon rahoitusvajeen määrittelyssä, kun kyseessä on tuloja tuottava hanke. Ulkoiisiin kustannuksiin perustuvien maksujen tuottamia tuloja ei kuitenkaan pitäisi ottaa huomioon laskettaessa rahoitusvajetta, koska kyseiset tulot olisi käytettävä hankkeisiin, joilla vähennetään tieliikenteen aiheuttamaa ympäristön pilaantumista sen lähteellä, lievennetään sen vaikutuksia, parannetaan ajoneuvojen hiilidioksidin ja energiatehokkuutta sekä kehitetään liikenteen käyttäjille vaihtoehtoisia infrastruktuuria.
- (36) Käyttäessään vaihtoehtoisia tieteellisiä menetelmiä ulkoiisiin kustannuksiin perustuvien maksujen laskemiseen jäsenvaltioiden olisi voitava ottaa huomioon ulkoisvaikutusten rahallisten kustannusten arvojen laskentamenetelmät, jotka esitetään julkaisussa "Handbook on estimation of external cost in the transport sector" ⁽²⁾, joka sisältää katsauksen ulkoisten kustannusten arvioinnin viimeisimpiin teorioihin ja käytäntöön.
- (37) Euroopan komission vuonna 2004 tilaamassa tutkimuksessa "Mountain Areas in Europe: Analysis of mountain areas in EU Member States, acceding and other European countries" kuvatuilla vuoristoalueilla olisi sallittava korkeammat ulkoiisiin kustannuksiin perustuvat maksut, jos objektiiviset tieteelliset tiedot osoittavat, että ilman pilaantumisen ja meluhaitat aiheuttavat näillä vuoristoalueilla suurempaa vahinkoa maantieteellisten olosuhteiden ja fyysisten ilmiöiden kuten teiden kaltevuuden, lämpötilan inversioiden ja laaksojen amfiteatterivaikutuksen johdosta.
- (38) Jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä valtaa olisi käytettävä yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovalan käyttöä, 16 päivänä helmikuuta 2011 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 ⁽³⁾ mukaisesti.
- (39) Komissiolle olisi siirrettävä valta antaa säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti tiettyjen liitteisiin tehtävien mukautusten osalta. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla.
- (40) Paremmasta lainsäädännöstä tehdyn toimielinten välisen sopimuksen ⁽⁴⁾ 34 kohdan mukaisesti jäsenvaltioita rohkaistaan laatimaan itselleen ja unionin edun vuoksi omia taulukoitaan, joissa esitetään mahdollisuuksien mukaan tämän direktiivin ja sen osaksi kansallista lainsäädäntöä saattamista varten hyväksytyjen toimenpiteiden vastavuus, ja julkistamaan ne.
- (41) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitetta eli rohkaisemista soveltamaan ulkoiisiin kustannuksiin perustuvia eriytettyjä maksuja liikenteen kehittämiseksi kestävämpään suuntaan, vaan se voidaan liikenteen rajat ylittävän ulottuvuuden merkittävyyden vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla, joten unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 1999/62/EY seuraavasti:

1) Muutetaan 2 artikla seuraavasti:

a) Lisätään alakohta seuraavasti:

⁽¹⁾ EUVL L 210, 31.7.2006, s. 25.

⁽²⁾ http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.

⁽³⁾ EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13.

⁽⁴⁾ EUVL C 321, 31.12.2003, s. 1.

"ad) 'moottoritiellä' tietä, joka on erityisesti suunniteltu ja rakennettu moottoriajoneuvoliikennettä varten ja jolle sen varrella olevilta kiinteistöiltä ei ole välittömiä liittymiä ja

i) jolla on, yksittäisiä alueita lukuun ottamatta tai muutoin kuin tilapäisesti, molempiin ajosuuntiin kulkevat erilliset ajoradat, jotka erotetaan toisistaan joko maa-alueella, jota ei ole tarkoitettu liikenteelle, tai poikkeustapauksissa jollain muulla tavalla;

ii) joka ei risteä samassa tasossa minkään tien, rautatien, raitiotien, pyörätien tai jalankulkutien kanssa; ja

iii) joka on erityisesti osoitettu moottoritieksi;"

b) Korvataan b ja ba alakohta seuraavasti:

"b) 'tietullilla' tiettyä määrää, joka ajoneuvosta on maksettava tiettyssä infrastruktuurissa kuljetun matkan ja ajoneuvotyypin perusteella ja joka sisältää infrastruktuurimaksun ja/tai ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun;

ba) 'infrastruktuurimaksulla' maksua, joka on tarkoitettu infrastruktuuriin liittyvien, jäsenvaltiolle aiheutuneiden rakentamis-, ylläpito-, käyttö- ja kehittämiskustannusten korvaamiseen;"

c) Lisätään alakohdat seuraavasti:

"bb) 'ulkoisiin kustannuksiin perustuvalla maksulla' maksua, joka on tarkoitettu liikenneperäiseen ilman pilaantumiseen ja/tai liikenneperäisiin meluhaittoihin liittyvien, jäsenvaltiossa aiheutuneiden kustannusten kattamiseen;

bc) 'liikenneperäisen ilman pilaantumisen kustannuksilla' sellaisten vahinkojen kustannuksia, jotka johtuvat hiukkaspäästöistä sekä otsonia muodostavien yhdisteiden kuten typen oksidien ja haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästöistä ajoneuvoa käytettäessä;

bd) 'liikenneperäisten meluhaittojen kustannuksilla' sellaisten vahinkojen kustannuksia, jotka johtuvat ajoneuvojen tuottamasta tai ajoneuvojen ja tienpinnan vuorovaikutuksessa syntyvästä melusta;

be) 'painotetulla keskimääräisellä infrastruktuurimaksulla' infrastruktuurimaksun kokonaistuloja tiettyinä aikoina jaettuna maksun kohteena olevilla tieosuuksilla matkustettujen ajoneuvokilometrien määrällä samana aikana;

bf) 'painotetulla keskimääräisellä ulkoisiin kustannuksiin perustuvalla maksulla' ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun kokonaistuloja tiettyinä aikoina jaettuna maksun kohteena olevilla tieosuuksilla matkustettujen ajoneuvokilometrien määrällä samana aikana;"

d) Korvataan d alakohta seuraavasti:

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

2) Korvataan 7, 7 a ja 7 b artikla seuraavasti:

"7 artikla

1. Jäsenvaltiot voivat pitää voimassa tai ottaa käyttöön tietullit ja/tai käyttäjämaksut Euroopan laajuisessa tieverkossa tai sen tiettyissä osissa ja lisäksi kaikissa muissa moottoritieverkkonsa osissa, jotka eivät kuulu Euroopan laajuisen tieverkkoon, tämän artiklan 2–5 kohdassa sekä 7 a–7 k artiklassa säädettyjen edellytysten mukaisesti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 9 artiklan 1 a kohdan soveltamista. Tämä ei vaikuta jäsenvaltioiden oikeuteen soveltaa Euroopan unionin toiminnasta tehtyä sopimusta noudattaen tietulleja ja/tai käyttäjämaksuja muilla teillä, edellyttäen ettei tietullien ja/tai käyttäjämaksujen veloittamisella tällaisilla muilla teillä syrjitä kansainvälistä liikennettä ja ettei se johda kilpailun vääristymiseen liikenteenharjoittajien välillä.

2. Jäsenvaltiot eivät saa kantaa miltään tietyltä ajoneuvoluokalta sekä tietullia että käyttäjämaksua yksittäisen tieosuuden käytöstä. Jäsenvaltio, joka kantaa tieverkossaan käyttäjämaksua, voi kuitenkin kantaa myös tietulleja siltojen, tunnelien ja vuoristosolien käytöstä.

3. Tietullit ja käyttäjämaksut eivät saa olla suoraan eivätkä välillisesti syrjiviä perustein, jotka johtuvat liikenteenharjoittajan kansallisuudesta, jäsenvaltiosta tai kolmannelta maasta, johon liikenteenharjoittaja on sijoittautunut tai jossa ajoneuvo on rekisteröity, taikka kuljetuksen alkuperästä tai määräraikasta.

4. Jäsenvaltiot voivat säätää 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 säädettyin edellytyksin.

5. Jäsenvaltio voi päättää soveltaa tietulleja ja/tai käyttäjämaksuja ainoastaan ajoneuvoihin, joiden suurin sallittu kokonaispaino on vähintään 12 tonnia, jos se katsoo, että soveltamisen ulottaminen alle 12 tonnin painoisiin ajoneuvoihin muun muassa

a) aiheuttaisi liikenteen siirtymästä johtuvia huomattavia haittavaikutuksia liikenteen sujuvuuden, ympäristön, melutason, ruuhkautumisen, terveyden tai liikenneturvallisuuden kannalta;

- b) aiheuttaisi hallinnollisia kuluja, jotka ovat enemmän kuin 30 prosenttia soveltamisalaa laajentamalla saavutavista lisätuloista.

Jäsenvaltioiden, jotka päättävät soveltaa tietulleja ja/tai käyttäjämaksuja ainoastaan ajoneuvoihin, joiden suurin sallittu kokonaispaino on vähintään 12 tonnia, on ilmoitettava päätöksestään ja sen perusteluista komissiolle.

7 a artikla

- Käyttäjämaksujen on oltava oikeassa suhteessa infrastruktuurin käytön kestoon niin, ettei liitteessä II säädettyjä määriä ylitetä, ja niiden on oltava voimassa päivän, viikon, kuukauden tai vuoden. Kuukausimaksu saa olla korkeintaan 10 prosenttia vuosimaksun määrästä, viikkomaksu saa olla korkeintaan 5 prosenttia vuosimaksun määrästä ja päivämaksu saa olla korkeintaan 2 prosenttia vuosimaksun määrästä.

Jäsenvaltio voi päättää kantaa ainoastaan vuosimaksuja kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröidyistä ajoneuvoista.

- Jäsenvaltioiden on vahvistettava kaikkia ajoneuvoiluokkia koskevat käyttäjämaksut, mukaan lukien hallintokulut, tasolle, joka ei ylitä liitteessä II säädettyjä enimmäismääriä.

7 b artikla

- Infrastruktuurimaksun on perustuttava infrastruktuurikustannusten kattamisen periaatteeseen. Painotetun keskimääräisen infrastruktuurimaksun on perustuttava kyseisen infrastruktuuriverkon rakennus-, käyttö-, kunnossapito- ja kehittämiskustannuksiin. Painotettuun keskimääräiseen infrastruktuurimaksuun voidaan sisällyttää myös pääoman tuotto ja/tai markkinaehtoinen voittomarginaali.

- Huomioon otettavien kustannusten on liityttävä siihen verkkoon tai verkon osaan, jolta infrastruktuurimaksu peritään, ja niihin ajoneuvoihin, joilta infrastruktuurimaksu peritään. Jäsenvaltiot voivat päättää peria ainoastaan prosenttiosuuden näistä kustannuksista.

7 c artikla

- Ulkoisiin kustannuksiin perustuva maksu voi perustua liikenneperäisen ilman pilaantumisen kustannuksiin. Tieosuuksilla, jotka sijaitsevat alueilla, joilla väestö altistuu tieliikenneperäisille meluhaitoille, ulkoisiin kustannuksiin perustuva maksu voi sisältää liikenneperäisten meluhaittojen kustannukset.

Ulkoisiin kustannuksiin perustuva maksu on porrastettava ja määritettävä liitteessä III a esitettyjä vähimmäisvaatimuksia ja menetelmiä sekä liitteessä III b esitettyjä enimmäisarvoja noudattaen.

- Huomioon otettavien kustannusten on liityttävä siihen verkkoon tai verkon osaan, jolta ulkoisiin kustannuksiin perustuva maksu peritään, ja niihin ajoneuvoihin, joilta ulkoisiin kustannuksiin perustuva maksu peritään. Jäsenvaltiot voivat päättää peria ainoastaan prosenttiosuuden näistä kustannuksista.

- Liikenneperäisestä ilman pilaantumisesta aiheutuviin ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua ei sovelleta ajoneuvoihin, jotka täyttävät kaikkein tiukimmat Euro-päästönormit, ennen kuin neljän vuoden kuluttua näiden normien käyttöönottoa koskevista säännöissä vahvistetuista soveltamisajankohdista.

- Asianomaisen jäsenvaltion on vahvistettava ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun määrä. Jos jäsenvaltio nimeää viranomaisen hoitamaan tätä tehtävää, kyseisen viranomaisen on oltava oikeudellisesti ja taloudellisesti riippumaton maksun tai sen osan hallinnoinnista tai keruusta vastaavasta organisaatiosta.

7 d artikla

Euroopan parlamentti ja neuvosto määrittävät tavallista lainsäätämisyjärjestystä noudattaen vuoden kuluessa tulevien tiukempien Euro-päästönormien hyväksymisestä niitä vastaavat liitteessä III b olevat enimmäisarvot.

7 e artikla

- Jäsenvaltioiden on laskettava infrastruktuurimaksun enimmäistaso käyttämällä liitteessä III esitettyihin laskennan peruseriaatteisiin perustuvaa menetelmää.

- Käyttöoikeusmaksujen osalta infrastruktuurimaksun enimmäistason on oltava samansuuruinen tai alempi kuin se taso, joka olisi saatu käyttämällä liitteessä III esitettyihin laskennan peruseriaatteisiin perustuvaa menetelmää. Tason vastaavuuden arviointi on tehtävä käyttöoikeussopimuksen luonteeseen sopivan, riittävän pitkän viiteajanjakson perusteella.

- Edellä 1 ja 2 kohdassa säädetty velvoitteet eivät koske tietullijärjestelyjä, jotka olivat jo käytössä 10 päivänä kesäkuuta 2008 tai joiden osalta on vastaanotettu tarjouksia tai vastauksia pyyntöihin käydä neuvotteluja neuvottelumenettelyn puitteissa julkisen hankintamenettelyn perusteella ennen 10 päivää kesäkuuta 2008, niin kauan kuin kyseiset järjestelyt pysyvät voimassa ja edellyttäen, ettei niitä merkittävästi muuteta.

7 f artikla

- E erityisiä tieosuuksia koskevia infrastruktuurimaksuja voidaan korottaa poikkeuksellisissa tapauksissa vuoristoalueiden infrastruktuurin osalta sen jälkeen, kun asiasta on ilmoitettu komissiolle, jos näillä tieosuuksilla esiintyy äkillisiä ruuhkia tai jos ajoneuvojen käyttö näillä tieosuuksilla aiheuttaa merkittäviä ympäristövahinkoja, edellyttäen että

- korotuksen tuottamat tulot investoidaan unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi 7 päivänä heinäkuuta 2010 tehdyn Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 661/2010/EU (**) liitteessä III lueteltujen sellaisten Euroopan edun kannalta ensisijaisten hankkeiden rahoittamiseen, jotka edistävät suoraan kyseisen ruuhkautumisen tai ympäristövahingon lievittämistä ja jotka sijaitsevat samassa liikennekäytävässä kuin tieosuus, johon korotusta sovelletaan;

- b) korotus on enintään 15 prosenttia 7 b artiklan 1 kohdan ja 7 e artiklan mukaisesti lasketusta painotetusta keskimääräisestä infrastruktuurimaksusta, paitsi jos saadut tulot investoidaan Euroopan edun kannalta ensisijaisten hankkeiden rajat ylittäville osuuksille, joihin sisältyy infrastruktuuria vuoristoalueilla, jolloin korotus saa olla enintään 25 prosenttia;
- c) korotuksen soveltaminen ei johda kaupallisen liikenteen epäoikeudenmukaiseen kohteluun muihin tienkäyttäjiin verrattuna;
- d) tiedot korotuksen tarkasta soveltamispaikasta ja näyttö a alakohdassa tarkoitettujen ensisijaisten hankkeiden rahoituspäätöksestä toimitetaan komissiolle ennen korotuksen soveltamista; ja
- e) jakso, jolla korotusta sovelletaan, määritetään ja rajataan ennakoita, ja se on tulo-odotusten osalta korotuksesta saatavilla tuloilla osarahoitettavien hankkeiden rahoitussuunnitelmien ja kustannus-hyöty-analyysin mukainen.

Ensimmäistä alakohtaa sovelletaan uusiin rajat ylittäviin hankkeisiin, jos kaikki kyseiseen hankkeeseen osallistuvat jäsenvaltiot niin sopivat.

2. Jäljempänä olevan 7 g artiklan mukaisesti porrastettuun infrastruktuurimaksuun voidaan soveltaa korotusta.

3. Vastaanotettuaan korotuksen soveltamista suunnittelevalta jäsenvaltiolta tarvittavat tiedot komissio toimittaa nämä tiedot 9 c artiklassa tarkoitetun komitean jäsenille. Jos komissio katsoo, ettei suunniteltu korotus täytä 1 kohdassa säädettyjä vaatimuksia tai että suunnitellulla korotuksella on merkittäviä haittavaikutuksia syrjäseutualueiden talouskehitykselle, se voi hylätä kyseisen jäsenvaltion esittämät maksusuunnitelmat tai pyytää niiden muuttamista. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 9 c artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvonantavaa menettelyä noudattaen.

4. Tieosuuksilla, joilla 1 kohdan mukaiset korotuksen soveltamisen edellytykset täyttyvät, jäsenvaltiot eivät saa periä ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua, ellei korotusta sovelleta.

5. Korotuksen määrä on vähennettävä 7 c artiklan mukaisesti lasketusta ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun määrästä lukuun ottamatta ajoneuvoja Euro-päästöluokissa 0, I ja II 15 päivästä lokakuuta 2011 ja Euro-päästöluokassa III vuodesta 2015 alkaen. Kaikki korotuksen ja ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen samanaikaisen soveltamisen tuottamat tulot investoidaan päätöksen N:o 661/2010/EU liitteessä III lueteltujen Euroopan edun kannalta ensisijaisten hankkeiden rahoittamiseen.

7 g artikla

1. Jäsenvaltioiden on porrastettava infrastruktuurimaksu ajoneuvon Euro-päästöluokan mukaan niin, ettei infrastruktuurimaksu ole yli 100:aa prosenttia korkeampi kuin vastaavilta kaikkein ankarimmat päästönormit täyttäviltä ajo-

neuvoilta perittävä maksu. Voimassa olevat käyttöoikeussopimukset on vapautettu tästä vaatimuksesta siihen asti kun sopimus uusitaan.

Jäsenvaltio voi kuitenkin myöntää poikkeuksen infrastruktuurin porrastamista koskevasta vaatimuksesta, jos

- i) se vaarantaisi vakavasti sen alueella käytössä olevien tietullijärjestelmien yhdenmukaisuuden;
- ii) erisuuruisten maksujen käyttöönotto ei olisi teknisesti toteutettavissa asianomaisessa tietullijärjestelmässä;
- iii) se johtaisi saastuttavimpien ajoneuvojen siirtymään sekä kielteisiin vaikutuksiin liikenneturvallisuuteen ja kansanterveyteen; tai
- iv) tietulliin sisältyy ulkoisiin kustannuksiin perustuva maksu.

Poikkeuksista tai vapautuksista on ilmoitettava komissiolle.

2. Jos kuljettaja tai tapauksen mukaan liikenteenharjoittaja ei tarkastuksessa pysty esittämään ajoneuvoa koskevia asiakirjoja, joita tarvitaan ajoneuvon Euro-päästöluokan varmistamiseksi, jäsenvaltiot voivat soveltaa korkeimpia perittäviä tietulleja.

3. Infrastruktuurimaksu voidaan porrastaa myös ruuhkien vähentämiseksi, infrastruktuurin vahingoittumisen minimoimiseksi ja asianomaisen infrastruktuurin käytön optimoimiseksi tai liikenneturvallisuuden edistämiseksi edellyttäen, että

- a) porrastus on avoin, julkinen ja kaikkien käyttäjien saatavilla tasavertaisin edellytyksin;
- b) porrastusta sovelletaan kellonajan, viikonpäivän tai vuodenaajan mukaan;
- c) infrastruktuurimaksu on enintään 175 prosenttia 7 b artiklassa tarkoitetun painotetun keskimääräisen infrastruktuurimaksun enimmäistasosta;
- d) ruuhka-ajat, joiden aikana peritään korkeampia infrastruktuurimaksuja ruuhkien vähentämiseksi, eivät ylitä kestoltaan viittä tuntia päivässä;
- e) ruuhkaisella tieosuudella porrastus suunnitellaan ja sitä sovelletaan avoimesti ja siten, ettei se vaikuta tuloihin, tarjoamalla alennettuja tietulleja niille liikenteenharjoittajille, jotka käyttävät kyseistä tieosuutta muina kuin ruuhka-aikoina, ja korotettuja tietulleja niille liikenteenharjoittajille, jotka käyttävät tätä samaa tieosuutta ruuhka-aikoina; ja
- f) jäsenvaltio, joka haluaa ottaa käyttöön tällaisen porrastuksen tai muuttaa käytössä olevaa porrastusta, ilmoittaa siitä komissiolle ja antaa sille tarvittavat tiedot sen varmistamiseksi, että edellytykset täyttyvät. Saamiensa tietojen perusteella komissio julkistaa ja saattaa säännöllisesti ajan tasalle luettelon, joka sisältää porrastuksen soveltamisajat ja niitä vastaavat maksut.

4. Edellä 1 ja 3 kohdassa tarkoitettujen porrastusten tarkoituksena ei ole lisätulojen saaminen tietulleja perimällä. Mahdollinen tulojen suunnittelematon kasvu on tassaava porrastuksen rakenteeseen tehtävillä muutoksilla, jotka on toteutettava kahden vuoden kuluessa sen tilivuoden päättymisestä, jonka aikana lisätulo on syntynyt.

7 h artikla

1. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle viimeistään kuusi kuukautta ennen uuden infrastruktuurimaksuja koskevan tietullijärjestelyn täytäntöönpanoa

a) muiden kuin käyttöoikeusmaksuja edellyttävien tietullijärjestelyjen osalta

— infrastruktuurin eri kustannustekijöiden laskennassa sovellettavat yksikköarvot ja muut parametrit, ja

— selkeät tiedot tietullijärjestelyjen piiriin kuuluvista ajoneuvoista, kussakin kustannuslaskennassa käytettävä verkon tai sen osan maantieteellinen laajuus sekä prosenttiosuus kustannuksista, jotka on tarkoitettu kattaa;

b) käyttöoikeusmaksuja edellyttävien tietullijärjestelyjen osalta

— käyttöoikeussopimukset tai tällaisiin sopimuksiin tehdyt merkittävät muutokset,

— perustapaus, jonka perusteella luvan myöntäjä on laatinut julkisia rakennusurakoita sekä julkisia tavara- ja palveluhankintoja koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamisesta 31 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/18/EY (***) liitteessä VII B tarkoitetun käyttöoikeusurakkaa koskevan ilmoituksen; perustapauksen on sisällettävä käyttöoikeuden mukainen 7 b artiklan 1 kohdassa määriteltä kustannusarvio, ajoneuvotyyppittäin jaoteltu liikenne-ennuste, suunnitellut tietullien tasot sekä käyttöoikeussopimuksen piiriin kuuluvan verkon maantieteellinen laajuus.

2. Komissio antaa kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun se on vastaanottanut kaikki tarvittavat tiedot 1 kohdan mukaisesti, lausunnon siitä, onko 7 e artiklan mukaisia velvoitteita noudatettu. Komission lausunnot toimitetaan 9 c artiklassa tarkoitetulle komitealle.

3. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle ennen uuden ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja koskevan tietullijärjestelyn täytäntöönpanoa

a) tarkat tiedot siitä, millä tieosuuksilla ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua on tarkoitus periä, sekä ajoneuvoluokista, tietyypeistä ja tarkoista ajankohdista, joiden mukaan ulkoisiin kustannuksiin perustuva maksu porrastetaan;

b) painotetun keskimääräisen ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun suunniteltu määrä ja suunnitellut kokonaistulot;

c) tarvittaessa sen viranomaisen nimi, joka on 7 c artiklan 4 kohdan mukaisesti nimetty maksun määrän vahvistamista varten, ja sen edustajan nimi;

d) parametrit, luvut ja tiedot, joiden avulla voidaan osoittaa, miten liitteessä III a esitettyä laskentamenetelmää on tarkoitus soveltaa.

4. Komissio tekee päätöksen siitä, onko 7 b, 7 c tai 7 j artiklan tai 9 artiklan 2 kohdan velvoitteet täytetty, viimeistään

a) kuuden kuukauden kuluttua 3 kohdassa tarkoitettujen tietojen toimittamisesta; tai

b) tapauksen mukaan lisäksi kolmen kuukauden kuluttua komission 3 kohdan nojalla pyytämien lisätietojen vastaanottamisesta.

Asianomaisen jäsenvaltion on mukautettava ehdotettua ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua päätöksen noudattamiseksi. Komission päätös toimitetaan 9 c artiklassa tarkoitetulle komitealle, Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

7 i artikla

1. Jäsenvaltiot eivät saa säätää tietulliin sisältyvän ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun vähennyksistä tai alennuksista minkään käyttäjän osalta.

2. Jäsenvaltiot voivat säätää infrastruktuurimaksun vähennyksistä tai alennuksista edellyttäen, että

a) tuloksena oleva maksurakenne on oikeasuhteinen, julkinen ja käyttäjien saatavilla tasavertaisin edellytyksin, eikä se aiheuta muille käyttäjille lisäkustannuksia korkeampien tietullien muodossa;

b) tällaiset vähennykset tai alennukset johtavat tosiasiallisiin säästöihin hallintokuluissa; ja

c) ne eivät ole enempää kuin 13 prosenttia sellaisten vastaavien ajoneuvojen maksamasta infrastruktuurimaksusta, joilla ei ole oikeutta vähennykseen tai alennukseen.

3. Ellei 7 g artiklan 3 kohdan b alakohdassa ja 7 g artiklan 4 kohdassa säädetyistä edellytyksistä muuta johdu, tietullien määriä voidaan poikkeustapauksissa eli päätöksen N:o 661/2010/EU liitteessä III yksilöityjen Euroopan edun kannalta erittäin tärkeiden hankkeiden osalta porrastaa muulla tavoin kyseisten hankkeiden kaupallisen elinkelpoisuuden turvaamiseksi silloin, kun ne joutuvat välittömään kilpailuun muiden ajoneuvoliikennemuotojen kanssa. Tuloksena olevan maksurakenteen on oltava lineaarinen, oikeasuhteinen, julkinen ja kaikkien käyttäjien saatavilla tasavertaisin edellytyksin, eikä se saa aiheuttaa muille käyttäjille lisäkustannuksia korkeampien tietullien muodossa. Komissio tarkistaa, että nämä edellytykset täyttyvät ennen kuin kyseinen maksurakenne pannaan täytäntöön.

7 j artikla

1. Tietulleja ja käyttäjämaksuja on sovellettava ja kerättävä ja niiden maksamista valvottava siten, että aiheutetaan mahdollisimman vähän häiriötä liikenteen sujuvuudelle ja vältetään pakollista valvontaa tai tarkastuksia unionin sisärajoilla. Jäsenvaltioiden on tätä varten tehtävä yhteistyötä sellaisten menetelmien vahvistamiseksi, joiden avulla liikenteenharjoittajilla on ympäri vuorokauden mahdollisuus maksaa tietullit ja käyttäjämaksut tavanomaisia maksuvälineitä käyttäen ainakin tärkeimmissä myyntipisteissä jäsenvaltioissa, joissa maksuja sovelletaan, sekä näiden jäsenvaltioiden ulkopuolella. Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että tietullien ja käyttäjämaksujen maksupaikoilla on riittävät tilat ja laitteet tavanomaisten liikenneturvallisuusnormien ylläpitämiseksi.

2. Tietullien ja käyttäjämaksujen keruujärjestelyt eivät saisi taloudellisesti tai muutoin asettaa tieverkon satunnaisia käyttäjiä perusteettomasti epäedulliseen asemaan. Erityisesti jos jäsenvaltio kerää tietullit tai käyttäjämaksut yksinomaan sellaisen järjestelmän avulla, joka edellyttää ajoneuvon asennettavaa laitetta, sen on varmistettava, että sähköisten tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuudesta yhteisössä 29 päivänä huhtikuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/52/EY (****) vaatimusten mukaiset asiankuuluvat ajoneuvon asennettavat laitteet ovat kaikkien käyttäjien saatavilla kohtuullisin hallinnollisin ja taloudellisin järjestelyin.

3. Jos jäsenvaltio perii ajoneuvolta tietullia, tietullin kokonaisuusmäärä, infrastruktuurimaksun määrä ja/tai ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun määrä on ilmoitettava liikenteenharjoittajalle annettavassa maksutositteessa mahdollisuuksien mukaan sähköisessä muodossa.

4. Jäsenvaltioiden on perittävä ja kerättävä ulkoisiin kustannuksiin perustuvat maksut direktiivin 2004/52/EY 2 artiklan 1 kohdan vaatimusten mukaisen sähköisen järjestelmän avulla, jos se on taloudellisesti toteutettavissa. Komissio edistää jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä, joka saattaa osoittautua tarpeelliseksi, jotta voidaan varmistaa sähköisten tietullien keruujärjestelmien yhteentoimivuus Euroopan tasolla.

7 k artikla

Tällä direktiivillä ei estetä jäsenvaltioita, jotka ottavat käyttöön infrastruktuuriin käyttöön perustuvan tietulli- ja/tai käyttäjämaksujärjestelmän, säätämistä asianmukaisesta korvauksesta näistä maksuista, sanotun kuitenkin rajoittamatta Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamista.

(*) EYVL L 370, 31.12.1985, s. 8.

(**) EUVL L 204, 5.8.2010, s. 1.

(***) EUVL L 134, 30.4.2004, s. 114.

(****) EUVL L 166, 30.4.2004, s. 124.”

3) Lisätään 8 a artiklan jälkeen artikla seuraavasti:

”8 b artikla

1. Kaksi jäsenvaltiota tai tätä useammat jäsenvaltiot voivat toimia yhteistyössä ottaakseen käyttöön koko niiden

yhdistetyllä alueella sovellettavan yhteisen tietullijärjestelmän. Jäsenvaltioiden on siinä tapauksessa varmistettava, että komissiolle tiedotetaan tällaisesta yhteistyöstä sekä järjestelmän toteuttamisesta ja mahdollisesta muuttamisesta.

2. Yhteiseen tietullijärjestelmään sovelletaan 7–7 k artiklassa säädettyjä edellytyksiä. Muut jäsenvaltiot voivat liittyä yhteiseen järjestelmään.”

4) Korvataan 9 artiklan 1 a ja 2 kohta seuraavasti:

”1 a. Tällä direktiivillä ei estetä jäsenvaltioita soveltamasta syrjimättömiä säänteleviä maksuja, jotka on erityisesti suunniteltu vähentämään liikenneuhkia tai torjumaan ympäristövaikutuksia, huono ilmanlaatu mukaan lukien, millä tahansa kaupunkialueilla sijaitsevilla teillä, kaupunkialueilla kulkevat Euroopan laajuisen verkon tiet mukaan lukien.

2. Jäsenvaltioiden on päätettävä, miten tämän direktiivin tuottamia tuloja käytetään. Koko liikenneverkon kehittämisen varmistamiseksi infrastruktuurimaksujen ja ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen tuottamat tulot tai näitä tuloja vastaava määrä olisi käytettävä liikennealan hyväksi ja koko liikennejärjestelmän optimoimiseen. Erityisesti ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen tuottamat tulot tai näitä tuloja vastaava määrä olisi käytettävä liikenteen tekemiseksi kestävämmäksi, muun muassa yhdellä tai useammalla seuraavalla tavalla:

- a) helpotetaan tehokasta hinnoittelua;
- b) vähennetään tieliikenteen aiheuttamaa ympäristön pilaantumista sen lähteellä;
- c) lievennetään tieliikenteen aiheuttaman ympäristön pilaantumisen vaikutuksia sen lähteellä;
- d) parannetaan ajoneuvojen hiilidioksiidi- ja energiatehokkuutta;
- e) kehitetään liikenteen käyttäjille vaihtoehtoista infrastruktuuria ja/tai lisätään nykyistä kapasiteettia;
- f) tuetaan Euroopan laajuisia liikenneverkkoja;
- g) optimoidaan logistiikkaa;
- h) parannetaan liikenneturvallisuutta; ja
- i) tarjotaan valvottuja pysäköintialueita.

Jäsenvaltioiden katsotaan soveltavan tätä kohtaa, jos ne ovat ottaneet käyttöön ja soveltavat verotuksellista ja taloudellista tukea koskevia toimintalinjoja, joilla tarjotaan taloudellista tukea Euroopan laajuiselle verkolle ja joiden vastaava arvo on vähintään 15 prosenttia infrastruktuurimaksujen ja ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen tuottamista tuloista kussakin jäsenvaltiossa.”

5) Korvataan 9 b ja 9 c artikla seuraavasti:

”9 b artikla

Komissio edistää jäsenvaltioiden välistä vuoropuhelua ja teknisen taitotiedon vaihtoa tämän direktiivin ja erityisesti sen liitteiden täytäntöönpanon osalta.

9 c artikla

1. Komissiota avustaa komitea. Tämä komitea on yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä, 16 päivänä helmikuuta 2011 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 182/2011 (*) tarkoitettu komitea.

2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 4 artiklaa.

9 d artikla

Komissio antaa delegoituja säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti seuraavista:

- liitteen 0 mukauttaminen unionin säännöstöön,
- liitteessä III a olevan 4.1 ja 4.2 jakson kaavojen mukauttaminen tieteen ja tekniikan kehitykseen.

Jäljempänä 9 e, 9 f ja 9 g artiklassa säädettyjä menettelyjä sovelletaan tässä artiklassa tarkoitettuihin delegoituihin säädöksiin.

9 e artikla

1. Siirretään valta antaa 9 d artiklassa tarkoitettuja delegoituja säädöksiä komissiolle määräämättömäksi ajaksi.
2. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
3. Komissiolle siirrettyyn valtaan antaa delegoituja säädöksiä sovelletaan 9 f ja 9 g artiklassa säädettyjä ehtoja.

9 f artikla

1. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi peruuttaa 9 d artiklassa tarkoitettua säädösvallan siirron.
2. Toimielin, joka on aloittanut sisäisen menettelyn päättääkseen, peruuttaako se säädösvallan siirron, ilmoittaa asiasta toiselle toimielimelle ja komissiolle kohtuullisen ajan kuluessa ennen lopullisen päätöksen tekemistä sekä ilmoittaa samalla, mitä siirrettyä säädösvaltaa mahdollinen peruuttaminen koskee, ja mainitsee peruuttamisen syyt.
3. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan joko välittömästi tai jonakin myöhempanä, siinä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten voimassaoloon. Se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

9 g artikla

1. Euroopan parlamentti ja neuvosto voivat vastustaa delegoitua säädöstä kahden kuukauden kuluessa siitä, kun säädös on annettu tiedoksi.

Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta määräaika pidennetään kahdella kuukaudella.

2. Jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole määräajan päättyessä vastustanut delegoitua säädöstä, se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ja se tulee voimaan siinä mainittuna päivänä.

Delegoitu säädös voidaan julkaista *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ja se voi tulla voimaan ennen edellä tarkoitettua määräajan päättymistä, jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ilmoittaneet komissiolle, etteivät ne aio vastustaa säädöstä.

3. Jos Euroopan parlamentti tai neuvosto vastustaa delegoitua säädöstä, se ei tule voimaan. Säädöstä vastustava toimielin esittää syyt, miksi se vastustaa delegoitua säädöstä.

(*) EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13.”.

6) Korvataan 10 artiklan 1 kohdassa sanat ”Euroopan yhteisöjen” sanoilla ”Euroopan unionin”.

7) Lisätään 10 artiklan jälkeen artikla seuraavasti:

”10 a artikla

1. Liitteessä II säädettyjä, euroina annettuja määriä ja liitteessä III b olevissa taulukoissa 1 ja 2 säädettyjä, sentteinä annettuja määriä tarkistetaan kahden vuoden välein, ensimmäisen kerran 1 päivänä tammikuuta 2013, jotta otettaisiin huomioon muutokset (komission (Eurostat) julkaisemassa) EU:n laajuudessa yhdenmukaistetussa kuluttajahintaindeksissä, josta on jätetty pois energia ja jalostamatot elintarvikkeet.

Määriä mukautetaan ilman eri toimenpiteitä korottamalla euro- tai senttimääräistä perusarvoa kyseisissä indekseissä tapahtuneen prosentuaalisen muutoksen verran. Tuloksena saadut määrät pyöristetään ylöspäin täysiksi euroiksi liitteen II osalta, sentin kymmenesosiksi liitteessä III b olevan taulukon 1 osalta ja sentin sadasosiksi liitteessä III b olevan taulukon 2 osalta.

2. Komissio julkaisee 1 kohdassa tarkoitettua mukautettua määriä *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*. Nämä mukautettua määriä tulevat voimaan julkaisemisesta seuraavan kuukauden ensimmäisenä päivänä.”

8) Korvataan 11 artikla seuraavasti:

”11 artikla

1. Jäsenvaltioiden, jotka perivät ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua ja/tai infrastruktuurimaksua, on laadittava viimeistään 16 päivänä lokakuuta 2014 ja sen jälkeen neljän vuoden välein kertomus alueellaan perityistä tieduista, käyttöoikeusmaksut mukaan lukien, ja toimitettava se

komissiolle, joka antaa sen muiden jäsenvaltioiden saataville. Kyseisestä kertomuksesta voidaan jättää pois tietulijärjestelyt, jotka olivat jo voimassa 10 päivänä kesäkuuta 2008 ja joihin ei kuulu ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja, niin kauan kuin kyseiset järjestelyt pysyvät voimassa ja edellyttäen, ettei niitä merkittävästi muuteta. Kertomuksessa on oltava tietoja

- a) painotetusta keskimääräisestä ulkoisiin kustannuksiin perustuvasta maksusta ja kultakin ajoneuvoluokan, tietyyppin ja ajankohdan yhdistelmältä perityistä erityisistä määristä;
- b) infrastruktuurimaksujen porrastuksesta ajoneuvotyyppin ja ajankohdan mukaan;
- c) painotetusta keskimääräisestä infrastruktuurimaksusta ja infrastruktuurimaksun tuottamista kokonaistuloista;
- d) ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen tuottamista kokonaistuloista; ja
- e) edellä olevan 9 artiklan 2 kohdan mukaisista toimista.

2. Komissio, jota avustaa 9 c artiklassa tarkoitettu komitea, antaa viimeistään 16 päivänä lokakuuta 2015 Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta ja vaikutuksista, erityisesti liikenneperäisen ympäristön pilaantumisen kustannusten kattamista ja yli 3,5 tonnin ja alle 12 tonnin painoisten ajoneuvojen sisällyttämistä koskevien säännösten tarkoituksenmukaisuudesta. Kertomuksessa myös analysoidaan jatkuvan seurannan perusteella ja arvioidaan muun muassa

- a) tämän direktiivin mukaisten toimenpiteiden tuloksellisuutta tieliikenteen kielteisten vaikutusten torjumisessa, ottaen erityisesti huomioon myös vaikutukset maantieteellisesti eristyneisiin ja syrjäisiin jäsenvaltioihin;
- b) tämän direktiivin täytäntöönpanon vaikutuksia pyrittäessä ohjaamaan käyttäjiä ympäristöystävällisimpiin ja tehokkaisiin liikenneratkaisuihin, ja siihen liitetään tietoja matkaperusteisten maksujen käyttöönotosta;
- c) edellä 7 g artiklassa tarkoitettujen infrastruktuurimaksujen porrastuksen täytäntöönpanoa ja vaikutuksia paikallisen ilman pilaantumisen ja ruuhkien vähentämiseen. Kertomuksessa arvioidaan myös, pystytäänkö 7 g artiklassa tarkoitettujen enimmäisporrastuksen ja ruuhka-ajan avulla riittävästi takaamaan porrastusmekanismiin moitteeton toiminta;
- d) tieteellistä kehitystä liikenteen ulkoisten kustannusten arvioinnissa niiden sisällyttämiseksi hintoihin; ja
- e) edistymistä maksujen perimisessä tienkäyttäjiltä ja keinoja hyötyajoneuvoihin sovellettavien maksujärjestelmien yhdenmukaistamiseksi asteittain.

Kertomuksessa arvioidaan myös sähköisten järjestelmien käyttöä infrastruktuurimaksujen ja ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen perimisessä ja keräämisessä sekä niiden yhteentoimivuutta direktiivin 2004/52/EY mukaisesti.

3. Kertomukseen liitetään tarvittaessa ehdotus Euroopan parlamentille ja neuvostolle tämän direktiivin tarkistamiseksi.

4. Komissio esittää viimeistään 16 päivänä lokakuuta 2012 yhteenvetokertomuksen muista toimenpiteistä, kuten sääntelystä, joita on toteutettu kaikkien liikennemuotojen ympäristöön, meluun ja terveyteen liittyvien ulkoisten kustannusten sisällyttämiseksi hintoihin tai niiden vähentämiseksi, mukaan lukien oikeusperusta ja käytetyt enimmäisarvot.

Liikennemuotojen välisen rehellisen kilpailun varmistamiseksi samalla, kun ulkoisista kustannuksista veloitetaan asteittain kaikissa liikennemuodoissa, kertomukseen sisällytetään aikataulu toimenpiteille, jotka on vielä toteutettava sellaisten muiden liikennemuotojen tai ajoneuvojen ja/tai ulkoisten kustannustekijöiden käsittelemiseksi, joita ei ole vielä otettu huomioon, energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan yhteisön kehyksen uudistamisesta 27 päivänä lokakuuta 2003 annetun neuvoston direktiivin 2003/96/EY (*) tarkistamisessa tapahtunut edistyminen huomioon ottaen.

(*) EUVL L 283, 31.10.2003, s. 51.”

9) Muutetaan liite III seuraavasti:

a) Korvataan ensimmäinen kohta seuraavasti:

”Tässä liitteessä säädetään painotetun keskimääräisen infrastruktuurimaksun laskennan peruseriaatteet 7 b artiklan 1 kohtaa vastaavasti. Velvoite suhteuttaa infrastruktuurimaksut kustannuksiin ei vaikuta jäsenvaltioiden vapauteen päättää 7 b artiklan 2 kohdan mukaisesti olla kattamatta kustannuksia kokonaisuudessaan infrastruktuurimaksuista saatavilla tuloilla eikä vapauteen porrastaa 7 f artiklan mukaisesti erityisten infrastruktuurimaksujen määriä keskiarvosta poiketen.”

b) Korvataan toisessa kohdassa sana ”yhteisön” sanalla ”unionin”.

c) Korvataan 1 kohdan toisessa luetelmakohdassa sanat ”7 a artiklan 1 kohdan” sanoilla ’7 b artiklan 2 kohdan’.

10) Lisätään liitteen III jälkeen tämän direktiivin liitteessä oleva teksti.

2 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 16 päivänä lokakuuta 2013. Niiden on viipymättä toimitettava komissiolle kirjallisina nämä säännökset.

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.

Velvoitetta saattaa tämä direktiivi osaksi kansallista lainsäädäntöä ja panna se täytäntöön ei sovelleta jäsenvaltioihin niin kauan kuin niiden alueella ei ole käytössä tiemaksuja eikä käyttäjämaksuja.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä säännellyistä kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

3 artikla

Tämä direktiivi tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

4 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Strasbourgissa 27 päivänä syyskuuta 2011.

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

J. BUZEK

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

M. DOWGIELEWICZ

LIITE

"LIITE III a

ULKOISIIN KUSTANNUKSIIN PERUSTUVAN MAKSUN PERIMISTÄ KOSKEVAT VÄHIMMÄISVAATIMUKSET

Tässä liitteessä vahvistetaan ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun perimistä ja painotetun keskimääräisen ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun laskemista koskevat vähimmäisvaatimukset.

1. Tieverkon osat, joihin maksua sovelletaan

Jäsenvaltion on määritettävä tarkasti tieverkkonsa osa tai osat, joihin ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua on tarkoitus soveltaa.

Jos jäsenvaltio päättää periä ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua vain osassa tai osissa tämän direktiivin soveltamisalaa kuuluvaa tieverkkoa, kyseinen osa tai kyseiset osat on valittava sen jälkeen, kun on arvioitu, että

- ajoneuvojen tienkäyttö tieosuuksilla, joihin sovelletaan ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua, aiheuttaa enemmän ympäristövahinkoja kuin keskimäärin tämän direktiivin soveltamisalaa kuuluvan tieverkon muissa osissa, joihin ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua ei sovelleta, tai
- ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun käyttöönotolla muissa osissa tämän direktiivin soveltamisalaa kuuluvaa tieverkkoa voisi olla haittavaikutuksia ympäristöön tai liikenneturvallisuuteen, tai ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun periminen ja kerääminen niissä aiheuttaisi suhteettomia kustannuksia.

2. Ajoneuvot, tiet ja ajankohdat, joihin maksua sovelletaan

Jäsenvaltion on toimitettava komissiolle ajoneuvoluokitus, jonka mukaan tietulli on porrastettu. Sen on myös ilmoitettava komissiolle sellaisten teiden sijainti, joihin sovelletaan korkeampia ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja, jäljempänä 'taajamatiet (moottoritiet mukaan lukien)', ja sellaisten teiden sijainti, joihin sovelletaan alempia ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja, jäljempänä 'kaupunkien väliset tiet (moottoritiet mukaan lukien)'.

Jäsenvaltion on tapauksen mukaan ilmoitettava komissiolle myös tarkat ajankohdat, joilla määritellään yöaika, jonka aikana voidaan periä korkeampaa ulkoisiin melukustannuksiin perustuvaa maksua suurempien meluhaittojen ottamiseksi huomioon.

Teiden luokittelussa taajamateihin (moottoritiet mukaan lukien) ja kaupunkien väliin teihin (moottoritiet mukaan lukien) ja ajankohdienten määrittelyssä on käytettävä objektiivisia perusteita, jotka liittyvät teiden ja niiden lähialueiden altistumiseen ympäristön pilaantumisen, kuten väestöihyettä, ja tämän direktiivin mukaisesti mitattujen pilaantumishuippujen vuosittaista määrää. Käytetyt perusteet on liitettävä ilmoitukseen.

3. Maksun määrä

Jäsenvaltion tai tarvittaessa riippumattoman viranomaisen on määritettävä yksi maksu kullekin ajoneuvoluokalle, tietyypille ja ajankohdalle. Tuloksena olevan maksurakenteen, mukaan lukien kunkin yöajan alkamis- ja päättymisajankohta silloin, kun meluhaittojen kustannukset sisältyvät ulkoisiin kustannuksiin perustuvaan maksuun, on oltava avoin, julkinen ja kaikkien käyttäjien saatavilla tasavertaisin edellytyksin. Se olisi julkaistava hyvissä ajoin ennen täytäntöönpanoa. Kaikki parametrit, luvut ja muut tiedot, joita tarvitaan sen ymmärtämiseen, miten eri ulkoiset kustannustekijät on laskettu, on julkistettava.

Jäsenvaltion tai tarvittaessa riippumattoman viranomaisen on maksuja asettaessaan noudatettava tehokkaan hinnoittelun periaatetta, jonka mukaan hinnan on oltava lähellä ajoneuvon, johon maksua sovelletaan, käytön sosiaalisia rajakustannuksia.

Ennen maksun vahvistamista on myös selvítettävä liikenteen siirtymän riski sekä mahdolliset haittavaikutukset liikenneturvallisuuteen, ympäristöön ja ruuhkiin sekä ja ratkaisut näiden riskien lieventämiseksi.

Jäsenvaltion tai tarvittaessa riippumattoman viranomaisen on seurattava maksujärjestelmän tuloksellisuutta tieliikenteestä johtuvien ympäristövahinkojen vähentämisessä. Sen on kahden vuoden välein tarvittaessa mukautettava maksurakennetta ja tietylle ajoneuvoluokalle, tietyypille ja ajankohdalle asetetun maksun määrää liikenteen tarjonnan ja kysynnän muutoksiin.

4. Ulkoiset kustannustekijät**4.1 Liikenneperäisen ilman pilaantumisen kustannukset**

Kun jäsenvaltio päättää sisällyttää liikenneperäisen ilman pilaantumisen kustannukset kokonaan tai osittain ulkoisiin kustannuksiin perustuvaan maksuun, jäsenvaltion tai tarvittaessa riippumattoman viranomaisen on laskettava liikenneperäisestä ilman pilaantumisesta perittävät kustannukset seuraavan kaavan avulla tai käyttäen liitteessä III b olevassa taulukossa 1 olevia yksikköarvoja, jos nämä ovat alemmat:

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

jossa:

- PCV_{ij} = luokan i ajoneuvon tietyypillä j aiheuttaman ilman pilaantumisen kustannus (euroa/ajoneuvokilometri)
- EF_{ik} = epäpuhtauden k ja ajoneuvoluokan i päästökerroin (grammaa/ajoneuvokilometri)
- PC_{jk} = epäpuhtauden k rahallinen kustannus tietyypillä j (euroa/gramma).

Päästökertoimet ovat samat kuin ne, joita jäsenvaltiot käyttävät laatiessaan tiettyjen ilman epäpuhtauksien kansallista päästörajoista 23 päivänä lokakuuta 2001 annetun direktiivin 2001/81/EY ⁽¹⁾ mukaisia kansallisia päästökartoituksia (mihin käytetään EMEPin ja CORINAIRin päästökartoitusohjeistoa ⁽²⁾). Jäsenvaltion tai tarvittaessa riippumattoman viranomaisen on arvioitava epäpuhtauksien rahalliset kustannukset viimeisimpien tietojen perusteella.

Jäsenvaltio tai tarvittaessa riippumaton viranomainen voi soveltaa ilman pilaantumisen aiheuttamien kustannusten arvojen laskentaan tieteellisesti todennettuja vaihtoehtoisia menetelmiä, joissa käytetään ilman epäpuhtauksien mitaustietoja ja ilman epäpuhtauksien rahallisten kustannusten paikallista arvoa, edellyttäen, että tuloksena saadut luvut eivät ole suurempia kuin liitteessä III b olevassa taulukossa 1 tarkoitettut yksikköarvot missä tahansa ajoneuvo-luokassa.

4.2 Liikenneperäisten meluhaittojen kustannukset

Kun jäsenvaltio päättää sisällyttää liikenneperäisten meluhaittojen kustannukset kokonaan tai osittain ulkoisiin kustannuksiin perustuvaan maksuun, jäsenvaltion tai tarvittaessa riippumattoman viranomaisen on laskettava liikenneperäisistä meluhaitoista perittävät kustannukset seuraavien kaavojen avulla tai käyttäen liitteessä III b olevassa taulukossa 2 olevia yksikköarvoja, jos nämä ovat alemmat:

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

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

$$NCV_j \text{ (yö)} = b \times NCV_j$$

jossa:

- NCV_j = yhden raskaan tavaraliikenteen ajoneuvon tietyypillä j aiheuttaman meluhaitan kustannus (euroa/ajoneuvokilometri)
- NC_{jk} = melun kustannus melutasolle k altistunutta henkilöä kohden tietyypillä j (euroa/henkilö)
- POP_k = päivittäiselle melutasolle k altistunut väestö kilometriä kohden (henkilöä/kilometri)
- $WADT$ = painotettu keskimääräinen vuorokausiliikenne (henkilöautoekvivalenttia)
- a ja b ovat painotuskertoimet, jotka jäsenvaltio on määrittänyt niin, että tuloksena saatu painotettu keskimääräinen melumaksu ajoneuvokilometriä kohden ei ole suurempi kuin NCV_j (päivittäinen).

Liikenneperäiset meluhaitat perustuvat altistumiskohdan lähellä ja mahdollisten meluaitojen takana mitattujen melutasojen vaikutuksiin.

Melutasolle k altistunut väestö otetaan ympäristömelun arvioinnista ja hallinnasta 25 päivänä kesäkuuta 2002 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/49/EY ⁽³⁾ 7 artiklan nojalla laadituista strategisista melukartoista.

Jäsenvaltion tai tarvittaessa riippumattoman viranomaisen on arvioitava kustannukset melutasolle k altistunutta henkilöä kohden viimeisimpien tietojen perusteella.

Painotetun keskimääräisen vuorokausiliikenteen vastaavuuskerroin 'e' raskaiden tavaraliikenteen ajoneuvojen ja henkilöautojen välillä saa olla korkeintaan 4.

⁽¹⁾ EYVL L 309, 27.11.2001, s. 22.

⁽²⁾ Euroopan ympäristökeskuksen menetelmät <http://reports.eea.europa.eu/EMEP/CORINAIR5/>.

⁽³⁾ EYVL L 189, 18.7.2002, s. 12.

Jäsenvaltio tai tarvittaessa riippumaton viranomainen voi soveltaa tieteellisesti todennettuja vaihtoehtoisia menetelmiä melukustannusten laskentaan edellyttäen, että tuloksena saadut luvut eivät ole suurempia kuin liitteessä III b olevassa taulukossa 2 tarkoitettut yksikköarvot.

Jäsenvaltio tai tarvittaessa riippumaton viranomainen voi määrittää eriytettyjä melumaksuja hyvittääkseen hiljaisempien ajoneuvojen käytöstä edellyttäen, että se ei johda ulkomaisten ajoneuvojen syrjimiseen. Jos eriytetty melumaksut otetaan käyttöön, meluisimman ajoneuvoluokan maksut eivät saa olla suuremmat kuin liitteessä III b olevassa taulukossa 2 tarkoitettut yksikköarvot ja neljä kertaa hiljaisimman ajoneuvon melumaksu.

LIITE III b

PAINOTETUN KESKIMÄÄRÄISEN ULKOISIIN KUSTANNUKSIIN PERUSTUVAN MAKSUN ENIMMÄISMÄÄRÄ

Tässä liitteessä vahvistetaan painotetun keskimääräisen ulkoihin kustannuksiin perustuvan maksun enimmäismäärän laskentaperusteet.

1. Liikenneperäisen ilman pilaantumisen enimmäiskustannukset

Taulukko 1: Veloitettavan ilman pilaantumisen kustannuksen enimmäismäärä

Senttiä/ajoneuvo-kilometri	Taajamatiet (moottoritiet mukaan lukien)	Kaupunkien väliset tiet (moottoritiet mukaan lukien)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	0	0
31. joulukuuta 2013 jälkeen	3	2
EURO VI	0	0
31. joulukuuta 2017 jälkeen	2	1
Vähemmän saastuttavat kuin EURO VI -luokan ajoneuvot	0	0

Taulukon 1 arvot voidaan kertoa kertoimella, joka on enintään 2 vuoristoalueilla, siinä määrin kuin se on perusteltua teiden kaltevuuden, korkeuden ja/tai lämpötilan inversioiden perusteella.

2. Liikenneperäisten meluhaittojen enimmäiskustannukset

Taulukko 2: Veloitettavan meluhaittojen kustannuksen enimmäismäärä

Senttiä/ajoneuvo-kilometri	Päivä	Yö
Taajamatiet (moottoritiet mukaan lukien)	1,1	2
Kaupunkien väliset tiet (moottoritiet mukaan lukien)	0,2	0,3

Taulukon 2 arvot voidaan kertoa kertoimella, joka on enintään 2 vuoristoalueilla, siinä määrin kuin se on perusteltua teiden kaltevuuden, lämpötilan inversioiden ja/tai laaksojen amfiteatterivaikutuksen perusteella.”

KOMISSION LAUSUMA VASTAAVUUSTAULUKOISTA

”Komissio palauttaa mieliin sitoumuksensa varmistaa, että jäsenvaltiot saattaessaan EU:n lainsäädäntöä osaksi kansallista lainsäädäntöään laativat vastaavuustaulukot, joista ilmenevät EU:n direktiivin kansalliset täytäntöönpanotoimenpiteet, ja toimittavat ne komissiolle, ja että tämä tehdään kansalaisten hyödyksi, lainsäädännön parantamiseksi, oikeudellisen avoimuuden lisäämiseksi ja jotta helpotettaisiin sen tarkastelua, vastaavatko kansalliset säännöt EU:n säännöksiä.

Komissio pitää valitettavana, että verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta annettuun ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi sisältynyt säännös, jonka tarkoituksena oli tehdä vastaavuustaulukoiden laatimisesta pakollista, ei saanut tukea.

Kompromissin aikaansaamiseksi ja jotta ehdotus voitaisiin hyväksyä viipymättä, komissio voi hyväksyä sen, että tekstiin sisältynyt vastaavuustaulukoiden pakollisuutta koskeva säännös korvataan asiaa koskevalla johdanto-osan kappaleella, jossa jäsenvaltioita kehoitetaan noudattamaan tätä käytäntöä. Se ilmoittaa kahdentoista kuukauden kuluessa tämän sopimuksen hyväksymisestä täysitunnossa sekä antaa, kun määräaika direktiivin saattamiselle osaksi kansallista lainsäädäntöä on päättynyt, kertomuksen käytännöistä, joita jäsenvaltiot noudattavat, kun ne laativat itseään varten ja unionin edun vuoksi taulukoitaan, joista ilmenee mahdollisuuksien mukaan tämän direktiivin ja kansallisen lainsäädännön osaksi saattamisen toimenpiteiden välinen vastaavuus, ja julkaisevat ne.

Komission tässä asiassa omaksumaa kantaa ei kuitenkaan tule pitää ennakkotapauksena. Komissio jatkaa toimiaan löytääkseen yhdessä Euroopan parlamentin ja neuvoston kanssa asianmukaisen ratkaisun tähän horisontaaliseen institutionaaliseen kysymykseen.”

NEUVOSTON PUHEENJOHTAJAVALTIOIDEN UNKARIN, PUOLAN, TANSKAN JA KYPROKSEN YHTEINEN LAUSUMA

”Neuvoston ja Euroopan parlamentin kolmikantakokouksessa 23. toukokuuta 2011 saavuttama sopimus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivistä verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY (eurovinjetti) muuttamisesta ei vaikuta vastaavuustaulukoista käytävien toimielinten välisten neuvottelujen tulokseen.”

EUROOPAN PARLAMENTIN LAUSUMA

”Euroopan parlamentti pitää valitettavana, että neuvosto ei ollut valmis hyväksymään vastaavuustaulukoiden pakollista julkaisemista direktiivin 1999/62/EY muuttamista koskevan ehdotuksen yhteydessä. Euroopan parlamentin ja neuvoston kolmikantakokouksessa 23. toukokuuta 2011 saavuttama sopimus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivistä verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta ei vaikuta vastaavuustaulukoista käytävien toimielinten välisten neuvottelujen tulokseen.

Euroopan parlamentti kehottaa Euroopan komissiota tiedottamaan asiasta parlamentille kahdentoista kuukauden kuluessa tämän sopimuksen hyväksymisestä täysitunnossa ja, kun määräaika direktiivin saattamiselle osaksi kansallista lainsäädäntöä on päättynyt, antamaan kertomuksen käytännöistä, joita jäsenvaltiot noudattavat, kun ne laativat omia taulukoitaan, joista ilmenee mahdollisuuksien mukaan tämän direktiivin ja kansallisen lainsäädännön osaksi saattamisen toimenpiteiden välinen vastaavuus, ja julkaisevat ne.”
