

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 2004/52/EY,  
annettu 29 päivänä huhtikuuta 2004,**

sähköisten tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuudesta yhteisössä

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon,<sup>1</sup>

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon,<sup>2</sup>

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä,<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> EUVL C 32, 5.2.2004, s. 36.

<sup>2</sup> EUVL C 73, 23.3.2004, s. 54.

<sup>3</sup> Euroopan parlamentin lausunto, annettu 18. joulukuuta 2003, ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä, neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 22. maaliskuuta 2004 (EUVL C 95 E, 20.4.2004, s. 53) ja Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 20. huhtikuuta 2004.

sekä katsovat seuraavaa:

- 1) Neuvosto pyysi maantielikenteen telematiikan käyttöönotosta ja erityisesti sähköisestä maksujen keruusta 17 päivänä kesäkuuta 1997 antamassaan päätöslauselmassa<sup>1</sup> jäsenvaltioita ja komissiota kehittämään strategian sähköisten maksujenkeruujärjestelmien lähentämiseksi, jotta saavutetaan riittävä yhteentoimivuus eurooppalaisella tasolla. Komission tiedonanto Euroopassa käytettävistä yhteentoimivista sähköisistä maksunkeruujärjestelmistä oli tämän strategian ensimmäinen vaihe.
- 2) Jäsenvaltioissa, joissa on otettu käyttöön tieinfrastruktuurien rahoittamiseksi tai tienkäyttömaksujen keräämiseksi sähköisiä tiemaksujärjestelmiä (jäljempänä 'sähköiset tiemaksujärjestelmät'), käytetään pääasiassa lyhyen kantaman mikroaaltotekniikkaa ja noin 5,8 GHz:n taajuuksia, mutta nämä järjestelmät eivät nykyisin ole täysin yhteensopivia. Euroopan standardointikomitean (CEN) mikroaaltotekniikan alalla tekemä työ johti tammikuussa 2003 5,8 GHz:n mikroaaltoja käyttävien sähköisten tiemaksujärjestelmien yhteensopivuuteen tähtäävien teknisten standardien valmistelemiseen, sen jälkeen kun tekniset esistandardit oli hyväksytty vuonna 1997. Kyseiset esistandardit eivät kuitenkaan kata kaikkia Euroopan yhteisössä käytössä olevia 5,8 GHz:n erikoistuneita lyhyen kantaman tiedonsiirtojärjestelmiä (DSRC), ja ne sisältävät kaksi muunnelmaa, jotka eivät ole täysin yhteensopivia. Nämä standardit perustuvat avointen järjestelmien yhteenliittämismalliin (Open Systems Interconnection, OSI), jonka Kansainvälinen standardointijärjestö (ISO) on määrittellyt tietojärjestelmien välistä viestintää varten.

---

<sup>1</sup> EYVL C 194, 25.6.1997, s. 5.

- 
- 3) Laitevalmistajat ja infrastruktuurien hallinnot Euroopan yhteisössä ovat kuitenkin sopineet kehittävänsä yhteentoimivia tuotteita nykyisten 5,8 GHz:n DRSC-järjestelmien pohjalta. Näin käyttäjien ulottuvilla on oltava laitteet, joilla pystytään kommunikoimaan sellaisten tekniikoiden kanssa, joita voidaan käyttää ainoastaan Euroopan yhteisössä 1 päivän tammikuuta 2007 jälkeen käyttöön otettavissa uusissa sähköisissä tiemaksujärjestelmissä. Kyseisiä tekniikoita ovat satelliittipaikannustekniikka, GSM-GPRS-standardia käyttävä matkaviestintäteknikka ja 5,8 GHz:n mikroaaltotekniikka.
  - 4) Standardointityöt olisi saatettava päätökseen mahdollisimman pian sellaisten teknisten standardien aikaansaamiseksi, joilla taataan mikroaaltotekniikkaan ja satelliitti- ja matkaviestintäteknikkaan perustuvien sähköisten tiemaksujärjestelmien tekninen yhteensopivuus, jotta vältettäisiin markkinoiden sirpaloituminen entisestään.
  - 5) On huolehdittava sähköisten tiemaksujärjestelmien laajasta käyttöönotosta yhteisön jäsenvaltioissa ja naapurivaltioissa, ja tarvitaan myös keskenään yhteentoimivia järjestelmiä, jotka vastaavat tulevan tiemaksupolitiikan tarpeita yhteisön tasolla ja tekniikan tulevaa kehitystä.
  - 6) Sähköisten tiemaksujärjestelmien olisi oltava yhteentoimivia, ja niiden olisi perustuttava avoimiin ja julkisiin standardeihin, jotka ovat syrjimättömästi kaikkien järjestelmätoimittajien käytettävissä.

- 
- 7) Kun uudet sähköiset tiemaksujärjestelmät otetaan käyttöön, saatavilla olisi oltava riittävästi laitteita asianomaisten yritysten välisen syrjinnän estämiseksi.
- 8) Erityisesti sähköisiin tiemaksujärjestelmiin sovellettavan uuden satelliittipaikannustekniikan (GNSS) ja matkaviestintätekniiikan (GSM/GPRS) avulla voidaan niiden huomattavan joustavuuden ja monikäyttöisyyden ansiosta vastata sekä yhteisön tasolla että jäsenvaltioissa suunniteltujen uusien tiemaksupolitiikkojen vaatimuksiin. Näiden tekniikoiden avulla voidaan laskea ajatut kilometrit tieluokan mukaan ilman infrastruktuuriin tehtäviä kalliita investointeja. Nämä tekniikat mahdollistavat myös uudet matkustajille suunnatut ylimääräiset turvallisuus- ja tiedotuspalvelut, joita ovat muun muassa onnettomuuteen joutuneen ajoneuvon automaattinen hätäilmoitus, josta käy ilmi ajoneuvon sijainti, sekä reaaliaikaiset tiedot liikenneolosuhteista, liikennemääristä tai matka-ajoista. Euroopan yhteisön vuonna 2002 satelliittipaikannuksen alalla käynnistämän Galileo-hankkeen tarkoitus on tarjota vuodesta 2008 alkaen tiedotuspalvelut, jotka tarjoavat parempilaatuisia palveluja kuin nykyiset satelliittinavigointijärjestelmät, jotka soveltuvat parhaalla mahdollisella tavalla tieliikenteen telematiikkaan. Edeltävällä EGNOS-järjestelmällä (Euroopan geostationaarinen navigointilisäjärjestelmä), joka on käyttökunnossa jo vuonna 2004, päästään vastaaviin tuloksiin. Nämä innovatiiviset järjestelmät voivat kuitenkin olla ongelmallisia muun muassa valvonnan luotettavuuden ja petosten torjunnan osalta. Edellä mainittujen huomattavien etujen vuoksi on kuitenkin periaatteessa suositeltavaa soveltaa satelliittipaikannus- ja televiestintäteknikkaa, kun otetaan käyttöön uusia sähköisiä tiemaksujärjestelmiä.

- 
- 9) Sähköisissä tiemaksujärjestelmissä käytettävien tai tulevina vuosina käytettäviksi suunniteltujen tekniikoiden lukumäärän lisääntyminen (pääasiassa 5,8 GHz:n mikroaaltotekniikka, satelliittipaikannus ja matkaviestintä) sekä yhteisön jäsenvaltioiden ja naapurimaiden sähköisille tiemaksujärjestelmilleen asettamien vaatimusten moninkertaistuminen voivat haitata sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa ja liikennepolitiikan tavoitteiden saavuttamista. Tämä tilanne uhkaa tulevaisuudessa johtaa siihen, että raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ohjaamoissa on oltava useita keskenään yhteensopimattomia ja kalliita sähköisiä laitteita, mikä lisää vaaraa, että kuljettajat niitä käyttäessään tekevät virheitä ja siten esimerkiksi tahattomasti välttyvät maksamasta. Tällainen tekniikoiden runsaslukuisuus ei ole ajoneuvojen käyttäjien ja valmistajien kannalta hyväksyttävää lainsäädännöllisistä, kustannus- ja turvallisuussyistä.
- 10) Sisämarkkinoiden toimintaa jäsenvaltioiden välillä haittaavat keinotekoiset esteet olisi poistettava estämättä kuitenkaan sitä, että jäsenvaltiot ja Euroopan yhteisö voivat soveltaa erilaisia tiemaksupolitiikkoja kaikkiin ajoneuvotyyppihin paikallisella, kansallisella tai kansainvälisellä tasolla. Ajoneuvoihin asennettujen laitteiden olisi mahdollistettava näiden tiemaksupolitiikkojen soveltaminen siten, että noudatetaan periaatetta, jonka mukaan minkään jäsenvaltion kansalaisia ei saa syrjiä. Sähköisten tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuus yhteisössä on siksi varmistettava mahdollisimman pian.

- 
- 11) Kuljettajat odottavat täysin oikeutetusti, että tieinfrastruktuurien palvelujen laatu paranee erityisesti turvallisuuden osalta ja että tiemaksuasemien ruuhkat vähenevät merkittävästi erityisesti ruuhkaisina päivinä tai tieverkoston tietyissä erityisen ruuhkaisissa paikoissa. Eurooppalaisen sähköisen tiemaksujärjestelmän määrittelyssä on vastattava näihin odotuksiin. Lisäksi olisi kiinnitettävä huomiota siihen, että vaadittavat tekniikat ja laitteet voidaan liittää myös ajoneuvon muihin laitteisiin, esimerkiksi digitaaliseen ajopiirturiin ja hätäilmoitusjärjestelmään. Intermodaalisia järjestelmiä ei pitäisi sulkea pois myöhemmässä vaiheessa.
  - 12) Mahdollisuus hyödyntää tekniikkaa tulevaisuudessa muuhunkin kuin tiemaksujen keruuseen olisi taattava vastaavilla rajapinnoilla.
  - 13) Eurooppalaisen sähköisen tiemaksujärjestelmän pitäisi tuottaa tekniikan ja sopimusten sekä menettelyjen yhteentoimivuus seuraavasti:
    - a) asiakkaiden ja palveluntarjoajien välinen yhdenmukainen sopimus, joka noudattaa sopimusperusteisia sääntöjä ja antaa kaikille toiminnanharjoittajille ja/tai palveluntarjoajille mahdollisuuden tarjota palvelua sekä mahdollistaa pääsyn koko verkostoon
    - b) sellaisten teknisten standardien ja vaatimusten määrittäminen, jotka antavat alan teollisuudelle mahdollisuuden tuottaa tarvittavia välineitä palvelun tarjoamista varten.

- 
- 14) Sopimusperusteinen yhteentoimivuus voi huomattavasti helpottaa palvelujen käyttöä joidenkin tienkäyttäjien osalta ja tarjota kaupallisille tienkäyttäjille merkittäviä hallinnollisia säästöjä.
  - 15) Sähköiset tiemaksujärjestelmät vähentävät merkittävästi onnettomuusriskiä ja parantavat siten tieturvallisuutta, ja ne vähentävät myös käteismaksutapahtumia ja vähentävät ruuhkia tiemaksuasemilla varsinkin ruuhkapäivinä. Ne vähentävät myös odotuksesta, ajoneuvojen uudelleen käynnistämisestä ja ruuhkista sekä uusien tiemaksuasemien rakentamisesta tai nykyisten asemien laajentamisesta aiheutuvia ympäristöhaittoja.
  - 16) Eurooppalaista liikennepolitiikkaa vuoteen 2010 käsittelevässä komission valkoisessa kirjassa esitetään tieliikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta koskevat tavoitteet. Yhteentoimivat älykkäät liikennepalvelut ja -järjestelmät ovat tärkeimpiä välineitä näiden tavoitteiden saavuttamisessa.
  - 17) Sähköisten tiemaksujärjestelmien käyttöönottoon liittyy henkilötietojen käsittelyä. Se on tehtävä erityisesti yksilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta 24 päivänä lokakuuta 1995 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 95/46/EY<sup>1</sup> ja henkilötietojen käsittelystä ja yksityisyyden suojasta sähköisen viestinnän alalla 12 päivänä heinäkuuta 2002 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2002/58/EY<sup>2</sup> annettuja yhteisön sääntöjä noudattaen. Oikeus henkilötietojen suojaan tunnustetaan yksiselitteisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjan 8 artiklassa.

---

<sup>1</sup> EYVL L 281, 23.11.1995, s. 31, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EY) N:o 1882/2003 (EUVL L 284, 31.10.2003, s. 1).

<sup>2</sup> EYVL L 201, 31.7.2002, s. 37.

- 
- 18) Tiemaksujen automaattinen veloittaminen pankkitileiltä tai luotto- tai maksukorttitileiltä, joiden kotipaikka on missä tahansa Euroopan yhteisössä (ja sen ulkopuolella) edellyttää täysin toimintavalmista Euroopan yhteisön maksualuetta, jonka palvelumaksut eivät ole ketään syrjiviä.
- 19) Jäsenvaltioissa käyttöön otettavien sähköisten tiemaksunkeruujärjestelmien olisi täytettävä seuraavat perusvaatimukset: niihin voidaan tulevaisuudessa liittää valmiita teknisiä ja järjestelmää koskevia parannus- ja kehitysmenetelmiä ilman, että joudutaan kalliisti korvaamaan vanhat mallit ja menetelmät, niiden käyttöönotosta aiheutuvat kustannukset kaupallisille ja yksityisille tienkäyttäjille ovat vähäiset verrattuna heidän ja koko yhteiskunnan saamaan hyötyyn ja että niitä on sovellettava kaikissa jäsenvaltioissa joka suhteessa syrjimättömästi niin kotimaisille kuin muista jäsenvaltioista tuleville tienkäyttäjille.
- 20) Tämän direktiivin tavoitteita eli erityisesti sähköisten tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuutta sisämarkkinoilla ja eurooppalaisen sähköisen tiemaksujärjestelmän käyttöönottoa koko yhteisön maksullisessa tieverkostossa ei voida saavuttaa riittävästi jäsenvaltioiden toimin, vaan ne voidaan toiminnan eurooppalaisen ulottuvuuden vuoksi saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on näiden tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeen.



- 21) Olisi huolehdittava siitä, että komissio kuulee asianosaisia osapuolia (tiemaksupalvelutoiminnan harjoittajia, infrastruktuurin tarjoajia, elektroniikka- ja autoteollisuutta sekä käyttäjiä) eurooppalaisen sähköisen tiemaksujärjestelmän kehittämiseen liittyvissä teknisissä ja sopimuksia koskevissa kysymyksissä. Komission on tarvittaessa kuultava myös kansalaisjärjestöjä, jotka toimivat yksityisyyden suojan, liikenneturvallisuuden ja ympäristön alalla.
- 22) Eurooppalaisen sähköisen tiemaksujärjestelmän käyttöönotto edellyttää suuntaviivojen laatimista, joka tällä direktiivillä perustettavan sähköisiä maksunkeruujärjestelmiä käsittelevän komitean on tehtävä.
- 23) Tämä direktiivi ei vaikuta jäsenvaltioiden vapautteen vahvistaa sääntöjä tieinfrastruktuurin käyttöä koskevista maksuista ja verotuksesta.
- 24) Tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY<sup>1</sup> mukaisesti,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

#### 1 artikla

##### Tavoite ja soveltamisala

1. Tässä direktiivissä säädetään välttämättömistä edellytyksistä sähköisten tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuuden varmistamiseksi yhteisössä. Direktiiviä sovelletaan kaikentyyppisten tiemaksujen sähköiseen keräämiseen yhteisön koko tieverkostossa, kaupungeissa ja kaupunkien välillä, moottoriteillä, valtateillä ja kantateillä sekä erilaisissa rakenteissa kuten tunneleissa, silloilla ja losseilla.

---

<sup>1</sup> EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

2. Tätä direktiiviä ei sovelleta:

- a) tiemaksujärjestelmiin, joissa tiemaksujen keruu ei tapahdu sähköisesti;
- b) sähköisiin tiemaksujärjestelmiin, jotka eivät edellytä laitteiden asentamista ajoneuvoihin;
- c) pieniin, yksinomaan paikallisiin tiemaksujärjestelmiin, joissa tämän direktiivin vaatimusten noudattamisesta aiheutuvat kustannukset olisivat suhteettoman korkeat hyötyihin nähden.

3. Edellä 1 kohdassa esitetyn tavoitteen saavuttamiseksi luodaan eurooppalainen sähköinen tiemaksujärjestelmä. Järjestelmällä, jolla täydennetään jäsenvaltioiden kansallisia sähköisiä tiemaksujärjestelmiä, on varmistettava, että jäsenvaltioissa jo käyttöön otetut sähköiset tiemaksujärjestelmät sekä tulevaisuudessa tämän direktiivin puitteissa käyttöön otettavat järjestelmät ovat käyttäjän kannalta yhteentoimivia koko yhteisössä.

## 2 artikla

### Tekniset ratkaisut

1. Kaikkien uusien sähköisten tiemaksujärjestelmien, jotka otetaan käyttöön 1 päivästä tammikuuta 2007 alkaen on perustuttava yhteen tai useampaan seuraavista tekniikoista sähköisen tiemaksunkeruun hoitamiseksi:

- a) satelliittipaikannus,

b) GSM-GPRS -standardin (viite GSM TS 03.60/23.060) mukainen matkaviestintä,

c) 5,8 GHz:n mikroaaltotekniikka.

2. Eurooppalainen sähköinen tiemaksujärjestelmä otetaan käyttöön 3 artiklan 1 kohdan mukaisesti. Toiminnanharjoittajien on asetettava asianomaisten käyttäjien saataville ajoneuvoon asennettava laite, jota voidaan käyttää kaikissa jäsenvaltioiden käytössä olevissa, 1 kohdassa tarkoitettua tekniikkaa käyttävissä sähköisissä tiemaksujärjestelmissä ja kaikentyyppisissä ajoneuvoissa, 3 artiklan 4 kohdassa esitetyn aikataulun mukaisesti. Tällaisten laitteiden on oltava yhteentoimivia ja pystyttävä kommunikoimaan ainakin kaikkien niissä jäsenvaltioissa käytettävien järjestelmien kanssa, joissa käytetään yhtä tai useampaa edellä 1 kohdassa luetelluista tekniikoista. Yksityiskohtaisista järjestelyistä päättää 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu komitea. Näihin järjestelyihin kuuluu ajoneuvoihin asennettavien laitteiden saatavuus halukkaiden käyttäjien kysynnän tyydyttämiseksi.

3. On suositeltavaa, että tämän direktiivin antamisen jälkeen käyttöön otettavissa uusissa sähköisissä tiemaksujärjestelmissä käytetään 1 kohdassa mainittua satelliittipaikannus- ja matkaviestintätekniikkaa. Komissio laatii 31 päivään joulukuuta 2009 mennessä yhteistyössä 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun komitean kanssa kertomuksen, jossa käsitellään mahdollista siirtymistä muita tekniikoita käyttävistä järjestelmistä satelliittipaikannus- ja matkaviestintätekniikkaan perustuviin järjestelmiin. Tähän kertomukseen sisältyy selvitys 1 kohdassa tarkoitettujen tekniikoiden käytöstä sekä kustannus-hyötyanalyysi. Komissio esittää Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen yhteydessä tarvittaessa ehdotuksen järjestelmästä toiseen siirtymistä koskevaksi strategiaksi.

- 
4. Ajoneuvon asennettu laite voi myös olla yhteentoimiva muiden tekniikoiden kanssa edellyttäen, ettei tämä aiheuta käyttäjille lisärasitteita tai lisää syrjintää käyttäjien välille, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 1 kohdan säännösten soveltamista. Ajoneuvon asennettu laite voidaan tarvittaessa liittää myös ajoneuvon sähköiseen ajopiirturiin.
5. Jos jäsenvaltioilla on käytössä tiemaksujärjestelmiä, niiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sähköisten tiemaksujärjestelmien käytön lisäämiseksi. Niiden on pyrittävä varmistamaan, että vähintään 50 prosenttia kunkin tiemaksuaseman liikennevirrasta voi käyttää sähköistä tiemaksujärjestelmää 1 päivään tammikuuta 2007 mennessä. Sähköiseen tiemaksunkeruuseen käytettäviä kaistoja voidaan käyttää myös muulla tavoin tapahtuvaan tiemaksunkeruuseen ottaen asianmukaisella tavalla huomioon turvallisuusnäkökohdat.
6. Kun nykyisten sähköisten tiemaksutekniikoiden yhteentoimivuutta kehitetään eurooppalaisen sähköisen tiemaksujärjestelmän puitteissa, on varmistettava järjestelmien ja laitteiden yhteensopivuus ja rajapinnat 1 kohdassa tarkoitettujen järjestelmien ja niiden laitteiden kesken.
7. Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että eurooppalaisen sähköisen tiemaksujärjestelmän edellyttämä henkilötietojen käsittely tehdään yksilön vapauksien ja perusoikeuksien, erityisesti yksityisyyden, suojaamista koskevia yhteisön sääntöjä noudattaen ja että varsinkin direktiivien 95/46/EY ja 2002/58/EY säännöksiä noudatetaan.

### 3 artikla

#### Eurooppalaisen sähköisen tiemaksujärjestelmän käyttöönotto

1. Otetaan käyttöön eurooppalainen sähköinen tiemaksujärjestelmä, joka käsittää kokonaan sen yhteisön tieverkoston, jossa kerätään tie- tai tienkäyttömaksuja sähköisesti. Tämän sähköisen tiemaksujärjestelmän ominaisuuksia ovat sopimusperusteiset säännöt, jotka antavat kaikille toiminnanharjoittajille ja/tai palveluntarjoajille mahdollisuuden tarjota palvelua, ennalta määritellyt tekniset standardit ja vaatimukset sekä yksi ainoa sopimus asiakkaiden ja toiminnanharjoittajien ja/tai palveluntarjoajien välillä. Tämä sopimus tarjoaa järjestelmän käyttömahdollisuuden koko verkostossa, ja se voidaan tehdä verkoston minkä tahansa osan toiminnanharjoittajan ja/tai palveluntarjoajan kanssa.
2. Eurooppalainen sähköinen tiemaksujärjestelmä on riippumaton periaatepäätöksistä, joita jäsenvaltiot tekevät maksun perimisestä joltakin tietyltä ajoneuvotyypiltä, sekä perittävien maksujen tasosta ja perittyjen maksujen käyttötarkoituksesta. Järjestelmä koskee ainoastaan tie- tai käyttömaksujen keräämistä. Järjestelmä mahdollistaa sopimusten tekemisen riippumatta siitä, missä ajoneuvo on rekisteröity, mikä on sopimuspuolten kansalaisuus tai minkä tieverkoston vyöhykkeen tai pisteen osalta tiemaksu peritään.
3. Järjestelmän on mahdollistettava intermodaalisuuden kehittyminen siten, että ei aiheuteta haittoja muille liikennemuodoille.

4. Jos jäsenvaltioilla on kansallisia sähköisiä tiemaksunkeruujärjestelmiä, niiden on huolehdittava siitä, että toiminnanharjoittajat ja/tai palveluntarjoajat tarjoavat eurooppalaisen sähköisen tiemaksujärjestelmän mukaista palvelua asiakkailleen seuraavan aikataulun mukaisesti:
- a) kaikille yli 3,5 tonnin painoisille ajoneuvoille ja kaikille ajoneuvoille, joilla on sallittu useamman kuin 9 henkilön (kuljettaja + 8) kuljettaminen, viimeistään kolmen vuoden kuluttua siitä, kun 4 artiklan 4 kohdassa tarkoitetut päätökset eurooppalaisen sähköisen tiemaksujärjestelmän määrittelystä on tehty;
  - b) kaikille muille ajoneuvotyypeille viimeistään viiden vuoden kuluttua siitä, kun 4 artiklan 4 kohdassa tarkoitetut päätökset eurooppalaisen sähköisen tiemaksujärjestelmän määrittelystä on tehty.

#### 4 artikla

##### Eurooppalaisen sähköisen tiemaksujärjestelmän tunnusmerkit

1. Eurooppalainen sähköinen tiemaksujärjestelmä perustuu tämän direktiivin liitteessä lueteltuihin tekijöihin.
2. Kyseistä liitettä voidaan tarvittaessa muuttaa teknisistä syistä 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.
3. Eurooppalaisessa sähköisessä tiemaksujärjestelmässä on käytettävä 2 artiklassa tarkoitettuja teknisiä ratkaisuja ja julkisesti saatavilla olevia eritelmiä.

4. Komissio tekee eurooppalaisen sähköisen tiemaksujärjestelmän määrittelyä koskevat päätökset 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen 1 päivään heinäkuuta 2006 mennessä. Päätökset tehdään vain, jos kaikki edellytykset yhteentoimivuudelle kaikilta, myös teknisiltä, oikeudellisilta ja kaupallisilta, näkökannoilta ovat asianmukaisten tutkimusten perusteella arvioiden olemassa.
5. Jos 4 kohdassa tarkoitettuja päätöksiä ei ole tehty 1 päivään heinäkuuta 2006 mennessä, komissio asettaa 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen uuden päivämäärän, johon mennessä päätökset on tehtävä.
6. Komissio tekee eurooppalaisen sähköisen tiemaksujärjestelmän toteuttamista koskevat tekniset päätökset 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.
7. Komissio pyytää teknisiä standardeja ja määräyksiä koskevien tietojen toimittamisessa noudatettavasta menettelystä 22 päivänä kesäkuuta 1998 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 98/34/EY<sup>1</sup> perustettua menettelyä noudattaen asianmukaisia standardointielimiä ja erityisesti Euroopan standardointikomiteaa pyrkimään kaikkiin tarvittaviin keinoin siihen, että sähköisiin tiemaksujärjestelmiin sovellettavat standardit hyväksytään nopeasti 2 artiklan 1 kohdassa lueteltujen tekniikkojen osalta.
8. Eurooppalaisen sähköisen tiemaksujärjestelmän laitteiden on oltava erityisesti radio- ja telepäätelaitteista ja niiden vaatimustenmukaisuuden vastavuoroisesta tunnustamisesta 9 päivänä maaliskuuta 1999 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 1999/5/EY<sup>2</sup> ja sähkömagneettista yhteensopivuutta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 3 päivänä toukokuuta 1989 annetun neuvoston direktiivin 89/336/ETY<sup>3</sup> vaatimusten mukaisia.

---

<sup>1</sup> EYVL L 204, 21.7.1998, s. 37, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna vuoden 2003 liittymisasiakirjalla.

<sup>2</sup> EYVL L 91, 7.4.1999, s. 10, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EY) N:o 1882/2003.

<sup>3</sup> EYVL L 139, 23.5.1989, s. 19, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 93/68/ETY (EYVL L 220, 30.8.1993, s. 1).

### 5 artikla

#### Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa sähköisiä tiemaksujärjestelmiä käsittelevä komitea, jäljempänä 'komitea'.
2. 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 määräaika vahvistetaan kolmeksi kuukaudeksi.

3. Komitea vahvistaa työjärjestyksensä.

### 6 artikla

#### Täytäntöönpano

Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään ... \*. Jäsenvaltioiden on välittömästi toimitettava komissiolle kyseiset säännökset sekä mainittujen säännösten ja tämän direktiivin säännösten välinen vastaavuustaulukko.

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.

---

• 18 kuukautta tämän direktiivin voimaantulopäivästä.



7 artikla

## Voimaantulo

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

8 artikla

## Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Strasbourgissa 29 päivänä huhtikuuta 2004.

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

P. COX

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

M. McDOWELL

**LIITE**

Eurooppalaisen sähköisen tiemaksujärjestelmän määrittelemiseen ja käyttämiseen tarvittavat tekijät

Jäljempänä luetellut seikat ovat olennaisen tärkeitä tällä direktiivillä perustettavan eurooppalaisen sähköisen tiemaksujärjestelmän määrittelemiseksi ja käyttämiseksi. Nämä seikat jaotellaan teknisiin, menettelyjä koskeviin ja oikeudellisiin kysymyksiin:

Tekniset kysymykset:

- a) Järjestelmän toiminnalliset menettelyt: tilauksen tekeminen, käyttöohjeet, ajoneuvoihin asennettavien laitteiden asentaminen ja kiinnittäminen, maksutapahtumien käsittely tiemaksuasemilla ja jatkuvan maksun osalta, maksun- tai tiedonkeruumenettelyt silloin, kun laitteet ovat rikkoutuneet tai niissä on toimintahäiriöitä, valvontajärjestelmät, saatavien laskutus ja perintä, myynnin jälkeinen palvelu, asiakaspalvelu, asiakkaille annettavan palvelun laajuuden määrittely. Näitä toiminnallisia menettelyjä vahvistettaessa on otettava huomioon jäsenvaltioiden olemassa olevat menettelyt.
- b) Järjestelmän toiminnalliset eritelmät: kuvaus ajoneuvoihin asennettavien laitteiden ja maalaitteiden toiminnoista.
- c) Järjestelmän perustana olevien maalaitteiden ja ajoneuvoihin asennettavien laitteiden tekniset eritelmät sekä huomioon otettavat standardit, sertifiointimenettelyt ja rajoitteet.

- 
- d) Yhteentoimivuuden varmistamiseksi sellaisten toimien aloittaminen ja seuranta, joihin asiaankuuluvat standardointielimet osallistuvat, sekä sovellettujen standardien ja esistandardien mahdolliset tekniset täydennykset.
  - e) Eritelmät, jotka koskevat laitteiden asentamista ajoneuvoihin.
  - f) Maksutapahtumien mallit: maksutapahtumien tarkka määrittely erilaisten maksutapojen mukaisesti (kiinteät maksuasemat tai jatkuva maksu) sekä ajoneuvoihin asennettujen ja maalaitteiden välillä vaihdettujen tietojen ja tietomuotojen määrittely.
  - g) ajoneuvoihin asennettavien laitteiden saatavuudesta huolehtiminen kaikkien niistä kiinnostuneiden käyttäjien kysyntään vastaamiseksi;

Menettelyjä koskevat kysymykset:

- h) Menettelyt ajoneuvoihin ja tienvarsille asennettavien laitteiden teknisen toimintakyvyn ja niiden asennustavan varmistamiseksi.
- i) Ajoneuvojen luokitteluperusteet: vahvistetaan teknisiä luokitteluperusteita koskeva yhteisön luettelo, josta kukin jäsenvaltio valitsee ne perusteet, joita se haluaa käyttää maksujen keruussa. Kyseiset perusteet koskevat ajoneuvojen rakenteellisia, moottoriin liittyviä ja ympäristöllisiä ominaisuuksia. Jäsenvaltiot huolehtivat kyseisiin perusteisiin pohjautuvien ajoneuvoluokkien määrittelystä.

- j) Erityistapausten, kuten erilaisten toimintahäiriöiden, käsittelyn mahdollistavien menettelyjen täytäntöönpano. Tämä koskee erityisesti tilanteita, joissa tiemaksupalvelutoiminnan harjoittaja ja asiakas eivät ole samasta maasta.

Oikeudelliset kysymykset:

- k) Valittujen teknisten ratkaisujen vahvistaminen sen osalta, ovatko ne yksilön vapauksien ja perusoikeuksien suojaamista ja erityisesti yksityisyyden suojaa koskevien yhteisön sääntöjen mukaisia. Erityisesti on varmistettava direktiivin 95/46/EY ja direktiivin 2002/58/EY noudattaminen.
- l) Syrjimättömien yhteisten sääntöjen ja vähimmäisvaatimusten laatiminen, joita mahdollisten palveluntarjoajien on palvelua tarjotessaan noudatettava.
- m) Sähköistä tiemaksujärjestelmää koskevien täytäntöönpanosääntöjen yhdenmukaistamismahdollisuuksien arviointi.
- n) Tiemaksupalvelutoiminnan harjoittajien välinen yhteisymmärryspöytäkirja, jonka pohjalta eurooppalainen sähköinen tiemaksujärjestelmä voidaan panna täytäntöön, myös riitojenratkaisumenettelyjen osalta.
-