

Euroopan unionin virallinen lehti

C 77 E



Suomenkielinen laitos

Tiedonantoja ja ilmoituksia

54. vuosikerta
11. maaliskuuta 2011

Ilmoitusnumero

Sisältö

Sivu

III *Valmistavat säädökset*

NEUVOSTO

2011/C 77 E/01

Neuvoston ensimmäisessä käsittelyssä vahvistama kanta (EU) N:o 6/2011, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin antamiseksi verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta
Vahvistettu neuvostossa 14 päivänä helmikuuta 2011 ⁽¹⁾

1

FI

⁽¹⁾ ETA:n kannalta merkityksellinen teksti

III

(Valmistavat säädökset)

NEUVOSTO

**NEUVOSTON ENSIMMÄISESSÄ KÄSITTELYSSÄ VAHVISTAMA KANTA (EU) N:o 6/2011,
Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin antamiseksi verojen ja maksujen kantamisesta
raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin
1999/62/EY muuttamisesta**

Vahvistettu neuvostossa 14 päivänä helmikuuta 2011

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2011/C 77 E/01)

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 lainsäätämisympäristöstä ⁽³⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Kestävän liikenteen edistäminen on keskeinen osa yhteistä liikennepolitiikkaa. Tämän vuoksi liikenteen osuutta ilmastomuutokseen ja liikenteen kielteisiä vaikutuksia, erityisesti liikkuvuutta haittaavaa ruuhkaa sekä terveydelle ja ympäristölle vahingollista ilman pilaantumista ja meluhaittoja, olisi vähennettävä. Lisäksi ympäristönsuojelu-

vaatimukset 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.

(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 parlamentin 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.

⁽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 päivänä helmikuuta 2011. Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu ... (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty ...

⁽⁴⁾ EYVL L 187, 20.7.1999, s. 42.

- (5) Liikennepoliitiikan 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) Tieliikennealalla perittävät tietullit ovat infrastruktuurin käytöstä perittäviä matkan perusteella laskettuja maksuja ja sellaisina oikeudenmukainen ja tehokas taloudellinen väline kestävään liikennepoliittikkaan 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.
- (7) 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 rohkaisemalla käyttämään puhtaampaa ajoneuvoteknologiaa, optimoimalla logistista käyttäytymistä ja vähentämällä tyhjänä ajamista. Samalla tietullit voisivat vaikuttaa epäsuorasti polttoainekulutuksen vähentämiseen ja edesauttaa ilmastonmuutoksen torjumista.
- (8) Tällä direktiivillä ei estetä jäsenvaltioita soveltamasta kansallisia sääntöjä maksujen perimiseen muilta tienkäyttäjiltä, jotka eivät kuulu tämän direktiivin soveltamisalaan.
- (9) Liikenneperäisten ilman pilaantumisen ja meluhaittojen kustannukset, esimerkiksi terveyskustannukset, sairaanhoito mukaan lukien, sadonmenetykset ja muut tuotantotappiot sekä sosiaalikustannukset, joudutaan maksamaan sen jäsenvaltion alueella, jossa liikenne tapahtuu. Saastuttaja maksaa -periaate toteutetaan ulkoihin kustannuksiin perustuvien maksuina, joiden ansiosta ulkoiset kustannukset alenevat.
- (10) 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.
- (11) 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 ulkoihin kustannuksiin perustuvat maksut käyttöön, ja jos ottavat niillä teillä.
- (12) 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.
- (13) Maksujärjestelmien selkeä ja avoin täytäntöönpano voisi parantaa sisämarkkinoiden toimivuutta. Sen vuoksi olisi vältettävä epäjohtomukaisia maksujärjestelmiä, jottei väärin otettaisiin 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.
- (14) Jäsenvaltioiden olisi voitava halutessaan veloittaa tämän direktiivin mukainen mahdollisimman suuri osuus infrastruktuurikustannuksista ja ulkoisista kustannuksista tietulleina, mutta niiden olisi myös voitava päättää veloitaa jommistakummista tai molemmista kustannuksista vähemmän tai pidättyä veloituksesta niiden osalta kokonaan.
- (15) Määrittäessään tieverkkoa, johon sovelletaan ulkoisista kustannuksista perittävää maksua, jäsenvaltioiden olisi voitava päättää olla kantamatta ulkoisista kustannuksista perittävää maksua tietyiltä teiltä parantaakseen syrjäseutu-, sisämaa- tai saarialueiden saavutettavuutta ja kilpailukykyä.
- (16) 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 tiettyjä edellytyksiä, jotta vältettäisiin kohtuuttomien maksujen periminen.

- (17) Liikenneperäisten ilman pilaantumisen ja meluhaittojen kustannusten ottamiseksi paremmin huomioon ulkoiisiin kustannuksiin perustuva maksu olisi porrastettava tiettyypeittäin ja ajoneuvotyypeittäin sekä, kun kyse on melusta, kyseessä olevan ajankohdan perusteella.
- (18) 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 teosuuksia ruuhka-aikoina.
- (19) 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.
- (20) 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 veloituspäätökset, laskentamenetelmät ja ulkoisten kustannusten enimmäismäärät ja yksikköarvot, jotka perustuvat tunnustettuihin tieteellisiin menetelmiin, sekä menettelyt, joilla tietullijärjestelmistä ilmoitetaan ja tiedotetaan komissiolle.
- (21) Jos jäsenvaltio nimeää viranomaisen asettamaan ulkoiisiin 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.
- (22) 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 asetettaisiin etusijalle, jäsenvaltioiden, jotka voivat soveltaa korotusta, olisi käytettävä tätä vaihtoehtoa ennen ulkoiisiin kustannuksiin perustuvan maksun perimistä. Jotta käyttäjiltä ei perittäisi kohtuuttomia maksuja, ulkoiisiin 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 ulkoiisiin kustannuksiin perustuvasta maksusta.
- (23) Ulkoiisiin kustannuksiin perustuvan maksun vähennykset ja alennukset olisi kiellettävä, koska olisi olemassa merkittävä riski, että niillä syrjitään perusteettomasti tiettyjä käyttäjäryhmiä.
- (24) Kannustimia voitaisiin alueellisen yhteenkuuluvuuden sekä syrjäseutu-, sisämaa- ja saarialueiden saavutettavuuden ja kilpailukyvyyn vuoksi sallia, jos matkoihin sisältyy kalliita liikennemuotoosiirtymiä esimerkiksi tieliikenteestä meriliikenteeseen ja takaisin, sanotun kuitenkaan rajoittamatta Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen asiaankuuluvien valtiontukea koskevien määräysten soveltamista.
- (25) Olisi oltava mahdollista sallia infrastruktuurimaksun vähennykset tai alennukset tiettyissä olosuhteissa kaikille käyttäjäryhmille, kuten säännöllisille käyttäjille tai sähköisten tietullijärjestelmien käyttäjille.
- (26) 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 ulkoiisiin kustannuksiin perustuvan maksun kustannukset rahtaajalle tai muille asiakkaille.
- (27) Sähköisten tietullijärjestelmien käyttö on suotavaa, jotta turvattaisiin liikenteen sujuvuus ja välttyttäisiin tietullipuomeille muodostuvien jonojen haitallisilta vaikutuksilta paikalliseen ympäristöön. Sen vuoksi on suotavaa periaatteellisesti ulkoiisiin 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.
- (28) 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.

⁽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.

- (29) Jotta edistettäisiin tietullijärjestelyjen yhteentoimivuutta ja edellyttäen, että tietyt ehdot täyttyvät, kahden tai useamman jäsenvaltion olisi sallittava ottaa yhteistyössä käyttöön yhteiset tietullijärjestelmät.
- (30) Komission olisi toimitettava hyvissä ajoin Euroopan parlamentille ja neuvostolle kattava arvio kokemuksista, joita on kertynyt jäsenvaltioissa, jotka soveltavat ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua ja/tai infrastruktuurimaksua tämän direktiivin mukaisesti.
- (31) 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. Ulkoisiin 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 hiilidioksid- ja energiatehokkuutta sekä kehitetään liikenteen käyttäjille vaihtoehtoisia infrastruktuuria.
- (32) 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.
- (33) Tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY ⁽²⁾ mukaisesti.
- (34) Käyttäessään vaihtoehtoisia tieteellisiä menetelmiä ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen laskemiseen jäsenvaltioiden olisi voitava ottaa huomioon ulkoisvaikutusten rahallisten kustannusten arvot, jotka esitetään julkaisussa "Handbook on estimation of external cost in the transport sector" ⁽³⁾, joka sisältää katsauksen ulkoisten kustannusten arvioinnin viimeisimpiin teorioihin ja käytäntöön.
- (35) 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 ulkoisiin kustannuksiin perustuvat maksut, jos objektiiviset tieteelliset tiedot osoittavat, että ilman pilaantuminen ja meluhaitat aiheuttavat näillä vuoristoalueilla suurempaa vahinkoa maantieteellisten olosuhteiden ja fyysisten ilmiöiden kuten teiden kaltevuuden, lämpötilan inversioiden ja laaksojen amfiteatterivaikutuksen johdosta.
- (36) 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.
- (37) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitetta eli rohkaistemista soveltamaan ulkoisiin kustannuksiin perustuvia eriytettyjä maksuja liikenteen kehittämiseksi kestävämpään suuntaan, vaan se voidaan liikenteen rajatylittävän 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:

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

⁽¹⁾ EUVL L 210, 31.7.2006, s. 25.

⁽²⁾ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽³⁾ http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.

⁽⁴⁾ EUVL C 321, 31.12.2003, s. 1.

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

d) Korvataan d alakohta seuraavasti:

- "d) 'ajoneuvolla' moottoriajoneuvoa tai auton ja puoliperävaunun 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 laajuudessa tieverkossa tai sen tiettyissä osissa ja lisäksi kaikissa muissa moottoritieverkkonsa osissa, jotka eivät kuulu Euroopan laajuiseen 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 kolmannesta 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 saatavista lisätuloista.

7 a artikla

1. Käyttäjämaksujen on oltava oikeassa suhteessa infrastrukturin 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.

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

7 b artikla

1. 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 tai markkinaehtoinen voittomarginaali.

2. 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

1. Ulkoisiin kustannuksiin perustuva maksu voi perustua liikenneperäisen ilman pilaantumisen kustannuksiin. Tietosuuksilla, jotka sijaitsevat alueilla, joilla väestökeskittymä 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.

2. 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.

3. Liikenneperäisestä ilman pilaantumisesta aiheutuviin ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua ei sovelleta ajoneuvoihin, jotka täyttävät kaikkein tiukimmat Euro-päästö-

normit, ennen kuin neljän vuoden kuluttua näiden normien käyttöönottoa koskevissa säännöissä vahvistetuista soveltamisajankohdista.

4. 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

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

2. 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.

3. Edellä 1 ja 2 kohdassa säädetty veloitteet 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

1. Erityisiä tietosuuksia koskevia infrastruktuurimaksuja voidaan korottaa poikkeuksellisissa tapauksissa vuoristoalueiden infrastruktuurin osalta sen jälkeen, kun asiasta on ilmoitettu komissiolle, jos näillä tietosuuksilla esiintyy äkillisiä ruuhkia tai jos ajoneuvojen käyttö näillä tietosuuksilla aiheuttaa merkittäviä ympäristövahinkoja, edellyttäen että

a) 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 tietosuus, 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 rajatylittäville 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 rajatylittäviin 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 d 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 9 d artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoo-antavaa 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.

7 g artikla

1. Jäsenvaltioiden on porrastettava infrastruktuurimaksu ajoneuvon Euro-päästöluokan mukaan niin, ettei infrastruk-

tuurimaksu ole yli 100:aa prosenttia korkeampi kuin vastaavilta kaikkein ankarimmat päästönormit täyttäviltä ajoneuvoilta 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 vuodenajan mukaan;
- c) infrastruktuurimaksu on enintään 175 prosenttia 7 b artiklassa tarkoitetun painotetun keskimääräisen infrastruktuurimaksun enimmäistasosta; ja

d) ruuhka-ajat, joiden aikana peritään korkeampia infrastruktuurimaksuja ruuhkien vähentämiseksi, eivät ylitä kestoaltaan viittä tuntia päivässä.

4. Edellä 1 ja 3 kohdassa tarkoitettujen porrastusten tarkoituksena ei ole lisätulojen saaminen tietulleja perimällä. Mahdollinen tulojen suunnitteleman kasvu on tasattava 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 tekemättömyyden yhteensovittamisesta 31 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/18/EY (***) liitteessä VII B tarkoitettua käyttöoikeusurakkaa koskevan ilmoituksen; perustapauksen on sisällettävä käyttöoikeuden mukainen 7 b artiklan 1 kohdassa määritelty kustannusarvio, ajoneuvotyyppittäin jaoteltu liikenneennuste, suunnitellut tietullien tasot sekä käyttöoikeus-sopimuksen 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 d artiklassa tarkoitettulle 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 ajo-

neuvoluokista, 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 vahvistamiseksi 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 d artiklassa tarkoitettulle komitealle.

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 enempiä 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 tasavertaisiin edellytyksiin, 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 ajoneuvoon 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 ajoneuvoon asennettavat laitteet ovat kaikkien käyttäjien saatavilla kohtuullisin hallinnollisin ja taloudellisin järjestelyin.

3. Jos jäsenvaltio perii ajoneuvolta tietullia, tietullin kokonaismäärä, 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.

7 k artikla

Tällä direktiivillä ei estetä jäsenvaltioita, jotka ottavat käyttöön infrastruktuuriin käyttöön perustuvan tietulli- ja/tai käyttäjämaksujärjestelmän, säätämistä asianmukaisesta kor-

vauksesta 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 säädetyt 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 liikenneturhia 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. Ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen tuottamat tulot tai näitä tuloja vastaava määrä olisi käytettävä liikennealan hyväksi tekemällä liikenteestä kestävämpää ja optimoimalla koko liikennejärjestelmä muun muassa seuraavilla tavoilla:

- a) helpotetaan tehokasta hinnoittelua;
- b) vähennetään tieliikenteen aiheuttamaa ympäristön pilaantumista sen lähteellä;
- c) lievennetään tieliikenteen aiheuttaman ympäristön pilaantumisen vaikutuksia sen lähteellä;
- d) parannetaan ajoneuvojen hiilidioksidi- ja energiatehokkuutta;
- e) kehitetään liikenteen käyttäjille vaihtoehtoista infrastruktuuria ja/tai lisätään nykyistä kapasiteettia;
- f) optimoidaan logistiikkaa; tai
- g) parannetaan liikenneturvallisuutta.”

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

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 d artikla

1. Komissiota avustaa komitea.

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

9 e artikla

1. Siirretään komissiolle määräämättömäksi ajaksi valta antaa 9 c artiklassa tarkoitettuja delegoituja säädöksiä.

2. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, se antaa säädöksen tiedoksi samanaikaisesti 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 c artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron.

2. Toimielin, joka on aloittanut sisäisen menettelyn päättämiseen, 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 päätöksessä mainitun säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan joko välittömästi tai jonakin myöhempanä, siinä mainittuna päivänä. Se ei vaikuta aiemmin annettujen 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.”

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, eurosentteinä annettuja määriä tarkistetaan kahden vuoden välein, ensimmäisen kerran 1 päivänä tammikuuta ... (*), jotta otettaisiin huomioon muutokset (komission (Eurostat) julkaisemassa) EU:n laajuudessa yhdenmukaistetussa kuluttajahintaindeksissä, josta on jätetty pois energia ja jalostamattomat elintarvikkeet.

(*) Tämän direktiivin voimaantulopäivää seuraava toinen vuosi.

Määriä mukautetaan ilman eri toimenpiteitä korottamalla euro- tai eurosenttimääräistä perusarvoa kyseisessä indeksissä tapahtuneen prosentuaalisen muutoksen verran. Tuloksena saadut määrät pyöristetään täysiksi euroiksi liitteen II osalta, eurosentin kymmenesosiksi liitteessä III b olevan taulukon 1 osalta ja eurosentin sadasosiksi liitteessä III b olevan taulukon 2 osalta.

2. Komissio julkaisee 1 kohdassa tarkoitettut mukautetut määrät *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*. Nämä mukautetut määrät tulevat voimaan julkaisemista 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 ... (*) ja sen jälkeen neljän vuoden välein kertomus alueellaan perityistä tietulleista, käyttöoikeusmaksut mukaan lukien, ja toimitettava se komissiolle, joka antaa sen muiden jäsenvaltioiden saataville. Kyseisestä kertomuksesta voidaan jättää pois tietullijärjestelyt, 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 ajoneuvotyypin ja ajankohdan mukaan; ja
- c) painotetusta keskimääräisestä infrastruktuurimaksusta ja infrastruktuurimaksun tuottamista kokonaistuloista.

2. Komissio, jota avustaa 9 d artiklassa tarkoitettu komitea, antaa viimeistään ... (**) 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 liikenne ratkaisuihin, ja siihen liitetään tietoja matkaperusteisten maksujen käyttöönnotosta; ja

- c) edellä 7 f artiklassa tarkoitettujen infrastruktuurimaksujen porrastuksen täytäntöönpanoa ja vaikutuksia paikallisen ilman pilaantumisen ja ruuhkien vähentämiseen.

Kertomuksessa arvioidaan myös sähköisten järjestelmien käyttöä infrastruktuurimaksujen ja ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen perimisessä ja keräämisessä.

3. Komissio esittää viimeistään ... (***) 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 liikennemuotojen ja/tai ulkoisten kustannustekijöiden käsittelemiseksi, joita ei ole vielä otettu huomioon.”

9) Muutetaan liite III seuraavasti:

- a) Korvataan ensimmäinen kohta seuraavasti:

”Tässä liitteessä säädetään painotetun keskimääräisen infrastruktuurimaksun laskennan peruseräaatteet 7 b artiklan 1 kohtaa vastaavasti. Velvoite suhteuttaa infrastruktuurimaksut kustannuksiin ei vaikuta jäsenvaltioiden vapautteen päättää 7 b artiklan 2 kohdan mukaisesti olla kattamatta kustannuksia kokonaisuudessaan infrastruktuurimaksuista saatavilla tuloilla eikä vapautteen 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.

(*) 48 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta.

(**) 60 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta.

(***) 12 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta.

2 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään ... (*). 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

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

...

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

...

(*) 36 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta.

LIITE

"LIITE III a

ULKOKOISIIN 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 soveltamisalaan kuuluvaa tieverkkoa, kyseinen osa tai kyseiset osat on valittava sen jälkeen, kun on arvioitu, että

- ajoneuvojen tienkäyttö teoosuuksilla, joihin sovelletaan ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua, aiheuttaa enemmän ympäristövahinkoja kuin keskimäärin tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvan tieverkon muissa osissa, joihin ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua ei sovelleta, tai
- ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun käyttönotolla muissa osissa tämän direktiivin soveltamisalaan 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 kustannuksiin perustuvaa maksua suurempien meluhaittojen ottamiseksi huomioon.

Teiden luokittelussa taajamateihin (moottoritiet mukaan lukien) ja kaupunkien välisiin teihin (moottoritiet mukaan lukien) ja ajankohtien 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 selvitettävä 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 ulkoihin 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} on luokan i ajoneuvon tietyypillä j aiheuttaman ilman pilaantumisen kustannus (euroa/ajoneuvokilometri)
- EF_{ik} on epäpuhtauden k ja ajoneuvoluokan i päästökerroin (grammaa/ajoneuvokilometri)
- PC_{jk} on epäpuhtauden k rahallinen kustannus tietyypillä j (euroa/gramma).

Päästökertoimet ovat samat kuin ne, joita jäsenvaltio käyttää laatiessaan tiettyjen ilman epäpuhtauksien kansallisia päästörajoista 23 päivänä lokakuuta 2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston 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 mittaustietoja ja ilman epäpuhtauksien rahallisten kustannusten paikallista arvoa, edellyttäen, että tuloksena saadut luvut eivät ole suurempia kuin liitteessä III b olevassa taulukossa 1 tarkoitettujen yksikköarvot missä tahansa ajoneuvoluokassa.

4.2 Liikenneperäisten meluhaittojen kustannukset

Kun jäsenvaltio päättää sisällyttää liikenneperäisten meluhaittojen kustannukset kokonaan tai osittain ulkoihin 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 on yhden raskaan tavaraliikenteen ajoneuvon tietyypillä j aiheuttaman meluhaitan kustannus (euroa/ajoneuvokilometri)
- NC_{jk} on melun kustannus melutasolle k altistunutta henkilöä kohden tietyypillä j (euroa/henkilö)
- POP_k on päivittäiselle melutasolle k altistunut väestö kilometriä kohden (henkilöä/kilometri)
- $WADT$ on 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.

⁽¹⁾ EYVL L 309, 27.11.2001, s. 22.

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

Melutasolle k altistunut väestö otetaan ympäristömelun arvioinnista ja hallinnasta 25 päivänä kesäkuuta 2002 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/49/EY ⁽¹⁾ 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.

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.

⁽¹⁾ EYVL L 189, 18.7.2002, s. 12.

LIITE III b

PAINOTETUN KESKIMÄÄRÄISEN ULKOISIIN KUSTANNUKSIIN PERUSTUVAN MAKSUN ENIMMÄISMÄÄRÄ

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

1. Liikenneperäisen ilman pilaantumisen enimmäiskustannukset

Taulukko 1

Veloitettavan ilman pilaantumisen kustannuksen enimmäismäärä

Eurosenttiä/ajoneuvokilometri

	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

Eurosenttiä/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.”

NEUVOSTON PERUSTELUT

I JOHDANTO

Komissio esitti 8. heinäkuuta 2008 neuvostolle ehdotuksen direktiiviksi verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta ⁽¹⁾.

Euroopan parlamentti äänesti 10. maaliskuuta 2009 ensimmäisen käsittelyn lausunnostaan ⁽²⁾.

Neuvosto pääsi 15. lokakuuta 2010 poliittiseen yhteisymmärrykseen ehdotuksesta. Lingvistijuristien viimeisteltyä tekstiä neuvosto vahvisti 14. helmikuuta 2011 kantansa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklassa määrättyä tavallista lainsäätämismenettelyä noudattaen.

Käsittelyn yhteydessä neuvosto otti huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean ja alueiden komitean lausunnot.

II NEUVOSTON KANNAN ERITTELY

1. Yleistä

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun voimassa olevan direktiivin ("eurovinjettidirektiivi", direktiivi 1999/62/EY, sellaisena kuin se on muutettuna 17.5.2006 annetulla direktiivillä 2006/38/EY) muuttamisesta on osa ympäristöystävällisempää liikennettä koskevaa pakettia, jonka tavoitteena on kehittää liikennettä kestävään suuntaan. Ehdotuksen päätarkoituksena on mukauttaa tieliikenteen maksukehystä niin, että jäsenvaltiot voivat laskea tietullit ja porrastaa ne maanteiden tavaraliikenteen aiheuttamasta ilman pilaantumista, melusta ja ruuhkista johtuvien ulkoisten kustannusten perusteella toteuttamalla "saastuttaja maksaa" -periaatetta.

Komission esittämässä ehdotuksessa on säännöksiä, joiden nojalla jäsenvaltiot saivat sisällyttää raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta perittäviin tietulleihin liikenneperäisestä ilman pilaantumista ja meluhaitoista aiheutuvat kustannukset sekä muille ajoneuvoille aiheutettujen ruuhkien kustannukset. Maksu porrastettaisiin Euro-päästöluokan, ajatun matkan pituuden sekä teiden sijainnin ja käyttöajankohdan mukaan. Komissio kehottaa ehdotuksessaan jäsenvaltioita osoittamaan näin saadut tulot liikenteen kestävästä kehityksestä koskeviin hankkeisiin. Lisäksi direktiivin soveltamisala ulotetaan Euroopan laajuista liikenneverkkoa laajemmalle.

Vaikka neuvosto yhtyy komission näkemykseen ehdotuksen tavoitteen osalta, se esitti alkuperäiseen ehdotukseen joitakin muutoksia. Useita ehdotetuista säännöksistä ei hyväksytty, koska niiden täytäntönnäköisyyden katsottiin olevan vaikeaa. Joitakin säännöksiä muutettiin uudelleen direktiivin selventämiseksi.

Tästä lähestymistavasta johtuen neuvoston kannassa muutetaan jossain määrin komission alkupe-
räistä ehdotusta muotoilemalla sitä uudelleen ja poistamalla tekstistä joitakin säännöksiä. Tämä tarkoittaa, että neuvosto ei myöskään hyväksynyt kaikkia Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn lausunnossa esitettyjä tarkistuksia, jotka koskevat näitä poistettuja säännöksiä.

Neuvosto pyrkii tasapainoiseen näkemykseen, jossa otetaan huomioon raskaan tavaraliikenteen alan taloudellinen merkitys EU:n taloudelle ja tarve puuttua sen kielteisiin ympäristövaikutuksiin.

2. Keskeiset poliittiset kysymykset

i) Maantieteellinen soveltamisala

Komissio ehdotti direktiivin soveltamisalan laajentamista Euroopan laajuisten verkkojen ulkopuolelle kaikkiin teihin (7 artiklan 1 kohta).

⁽¹⁾ Asiak. 11857/08.

⁽²⁾ A6-0066/2009.

Neuvosto katsoo, että komission ehdotusta on muutettava tältä osin niin, että soveltamisalan laajentaminen rajoitetaan koskemaan moottoriteitä, jotka eivät kuulu Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon. Neuvoston kannassa esitetäänkin, että jäsenvaltio voi pitää voimassa tai ottaa käyttöön tietullit ja/tai käyttäjämaksut Euroopan laajuudessa verkossa tai sen tietyissä osissa ja lisäksi kaikissa muissa moottoritieverkkonsa osissa, jotka eivät kuulu Euroopan laajuiseen verkkoon. Lisäksi neuvosto selventää, että tämä ei vaikuta jäsenvaltioiden oikeuteen soveltaa tietulleja ja/tai käyttäjämaksuja muilla teillä, edellyttäen ettei tietullien ja/tai käyttäjämaksujen veloittamisella tällaisilla teillä syrjitä kansainvälistä liikennettä ja ettei se johda kilpailun vääristymiseen liikenteenharjoittajien välillä. Parlamentin esittämää tarkistusta 25 ei tässä yhteydessä hyväksytty.

ii) *Soveltamisalaa kuuluvat ajoneuvot*

Alkuperäisessä tekstissään komissio ehdottaa pidettäväksi voimassa vuonna 2006 hyväksytyyn säännöksen, jonka mukaan jäsenvaltio voi joulukuun 31. päivään 2011 saakka valita, että se soveltaa tietulleja ja/tai käyttäjämaksuja ainoastaan vähintään 12 tonnin painoisiin ajoneuvoihin. Sen jälkeen maksuja sovelletaan kaikkiin raskaisiin hyötyajoneuvoihin, ellei jäsenvaltio katso, että maksujen soveltaminen alle 12 tonnin painoisiin ajoneuvoihin vaikuttaisi liikenteen sujuvuuteen, ympäristöön, melutasoon, ruuhkiin tai terveyteen, tai aiheuttaisi hallinnollisia kuluja, jotka ovat enemmän kuin 30 prosenttia lisätuloista, joita soveltamisalan ulottaminen kyseisiin ajoneuvoihin olisi tuonut.

Neuvosto katsoo, että jäsenvaltioille tulisi jättää enemmän harkintavaltaa tässä säännöksessä. Tekstin selventämiseksi poistettiin viittaus siirtymäkauteen. Lisäksi luettelo ehdoista, joita jäsenvaltioilla on käytettävissään sen perustelemiseksi, että ne eivät peri maksuja alle 12 tonnin painoisilta ajoneuvoilta, jätettiin avoimeksi ja siihen lisättiin maininta ”muun muassa”. Jäsenvaltiot voivat päättää jättää soveltamisalan ulkopuolelle ajoneuvot, joiden paino on 3,5–12 tonnia, muista kuin ympäristöön, ruuhkiin ja hallinnollisiin kustannuksiin liittyvistä syistä.

Euroopan parlamentti noudatti periaatteessa komission lähestymistapaa, mutta ehdotti poistettavaksi kaksi jäsenvaltioille tarjottua perustetta olla perimättä maksuja alle 12 tonnin painoisilta ajoneuvoilta ja haluaa lykätä päätöstä perusteista lainsäädäntömenettelyn myöhempään vaiheeseen. Neuvosto ei voinut tässä yhteydessä ottaa huomioon tarkistuksia 28 ja 29.

iii) *Ulkoisten kustannusten valinta*

Komissio sisällytti ehdotukseensa ilman pilaantumiseen, meluun ja ruuhkiin liittyvät kustannukset. Neuvosto on tästä periaatteesta samaa mieltä, mutta päätti sisällyttää ulkoisiin kustannuksiin perustuviin maksuihin ainoastaan ilman pilaantumista ja melusta aiheutuvat kustannukset. Ottaen huomioon, että ruuhkat liittyvät aina aikaan ja paikkaan ja että ne johtuvat kaikista ajoneuvoista eivätkä yksinomaan raskaista hyötyajoneuvoista, neuvosto katsoi, että on tärkeämpää joustaa ja antaa jäsenvaltioille mahdollisuus muuttaa tietulleja paikan ja ajan mukaan kuin saada aikaan lisätuloja, jos tavoitteena on ruuhkien vähentäminen. Jäsenvaltiot voivat periaatteella korkeampia infrastruktuurimaksuja ruuhka-aikoina – ruuhka-aika ei saisi ylittää kestoltaan viittä tuntia päivässä – niin, että infrastruktuurimaksu on enintään 175 prosenttia painotetun keskimääräisen infrastruktuurimaksun enimmäistasosta.

Neuvosto on tätä varten poistanut kaikki viittaukset ruuhkiin ulkoisia kustannuksia koskevien maksujen yhteydessä ja ottanut näin huomioon Euroopan parlamentin tarkistukset 71 ja 72. Neuvosto ei kuitenkaan ottanut huomioon ruuhkamaksua koskevaa tarkistusta 33. Neuvosto hyväksyi tietullin porrastusta koskevan tarkistuksen 43 periaatteen.

Neuvoston kannan mukaan ilman pilaantumisen ja melu otetaan huomioon ulkoisia kustannuksia koskevilla maksuilla ja ruuhkautumiseen puututaan vaihtoehtoisella tavalla esimerkiksi eriyttämällä infrastruktuurimaksut tarkemmin. Neuvosto katsoo, että infrastruktuurimaksujen pidemmälle viety eriyttäminen voi olla tehokas tapa kannustaa liikenteenharjoittajia käyttämään ruuhkaisia teitä ruuhka-aikojen ulkopuolella.

iv) Tulojen käyttötarkoituksen määrittely

Komission ehdotuksessa säädettiin veloitteesta määritellä ulkoisiin kustannuksiin perustuvista maksuista ja infrastruktuurimaksuista saatujen tulojen käyttötarkoitus. Ulkoisiin kustannuksiin perustuvista maksuista saadut tulot käytetään liikennealan ympäristöystävällisyyden lisäämiseen eli tieliikenteen aiheuttaman saastumisen vähentämiseen sen lähteellä ja ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen ja niiden energiatehokkuuden lisäämiseen. Infrastruktuurimaksuista saadut tulot tulisi käyttää liikennealan hyväksi ja koko liikennejärjestelmän optimoimiseen.

Neuvosto päätti poistaa viittauksen infrastruktuurimaksuista saatujen tulojen käyttötarkoituksen määrittelyyn. Toisaalta se muutti ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen tuottamia tuloja koskevan säännöksen luonnetta niin, että se ei ole enää velvoittava vaan ohjeellinen. Jäsenvaltioiden tulisi käyttää nämä tulot tai näitä tuloja vastaava rahamäärä liikennealan hyväksi tekemällä liikenteestä kestävämpää. Lisäksi neuvosto sisällytti ehdotukseen luettelon ohjeellisista toimenpiteistä näiden tulojen käyttöä varten. Jäsenvaltiot voivat viime kädessä päättää oman harkintansa mukaan, miten nämä varat käytetään.

Euroopan parlamentti on ehdottanut ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen (tarkistus 55) ja infrastruktuurimaksujen (tarkistus 56) tuottamien tulojen käyttötarkoituksen määrittelyä koskevan sanamuodon muuttamista säilyttäen kuitenkin säännöksen velvoittavan luonteen. Parlamentti ehdottaa lisäksi, että 15 prosenttia tulojen kokonaismäärästä käytettäisiin TEN-T-hankkeiden tukemiseen (tarkistus 57) ja että komissiolle osoitettavaan kertomukseen sisällytettäisiin se, miten jäsenvaltiot aikovat käyttää ulkoisiin kustannuksiin perustuvista maksuista saatavat tulot (tarkistus 45). Neuvosto ei ottanut huomioon näitä tarkistuksia.

v) Vähemmän saastuttavia EURO-päästöluokkien ajoneuvoja koskevat poikkeukset

Komission ehdotukseen sisältyi yksityiskohtainen taulukko, jossa kutakin EURO-luokan ajoneuvoa varten oli annettu eri arvot eurosentteinä ajoneuvoa ja ajokilometriä kohti.

Neuvosto ottaa Euroopan parlamentin tarkistuksen 69 pohjalta käyttöön väliaikaisen poikkeuksen vähemmän saastuttavia ajoneuvoja varten eli EURO V- ja EURO VI -luokkien ajoneuvoja varten. Nämä väliaikaiset poikkeukset lasketaan tiukempia päästövaatimuksia koskevien säädösten voimaantulopäivän perusteella. Tämä tarkoittaa, että EURO V -luokkaa koskee poikkeus 31. päivään joulukuuta 2013 saakka ja EURO VI -luokkaa 31. päivään joulukuuta 2017 saakka.

Ajoneuvot, jotka saastuttavat vähemmän kuin EURO VI -luokan ajoneuvot, eli raskaat hybridi- ja sähköhyötyajoneuvot, jäävät soveltamisalan ulkopuolelle.

vi) Delegoidut säädökset ja mukauttaminen inflaatioon

Komissio on ehdottanut, että se mukauttaa liitteitä 0, III, III a ja IV tieteellisen ja teknisen kehityksen perusteella ja liitteitä I ja II inflaation perusteella valvonnan käsittävän sääntelymenettelyn mukaisesti.

Neuvosto tarkasteli näitä säännöksiä uudelleen ottaen huomioon Lissabonin sopimuksen aiheuttamat muutokset ja erityisesti sen 290 artiklan vallasta antaa muita kuin lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttäviä, soveltamisalaltaan yleisiä säädöksiä, joilla täydennetään tai muutetaan lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksytyyn säädöksen tiettyjä, muita kuin sen keskeisiä osia. Tästä syystä neuvosto päätti rajoittaa toimivallan siirron komissiolle liitteeseen 0, jonka komissio voi mukauttaa unionin säännöstöön, ja liitteen III a kaavoihin, jotka komissio voi mukauttaa tieteelliseen ja tekniseen kehitykseen. Lisäksi lisättiin uudet artikkelit siirretyn säädösvallan käyttämisestä, sen peruuttamisesta ja delegoitujen säädösten vastustamisesta.

Neuvoston kannassa on lisätty uusi artikla inflaatioon mukauttamisesta sen huomioon ottamiseksi, että liitteissä II ja III b olevia euroina annettuja määriä on mukautettava. Tässä artiklassa säädetään, että näitä määriä tarkistetaan joka toinen vuosi, ensimmäisen kerran 1. tammikuuta toisena vuonna sen jälkeen, kun direktiivi on tullut voimaan.

Neuvoston kannassa on myös uusi säännös, jonka mukaan neuvosto ja Euroopan parlamentti määrittävät tavallista lainsäätämisyjärjestystä noudattaen vuoden kuluessa tiukempia päästönormeja koskevien säädösten hyväksymisestä niitä vastaavat liitteessä III b olevat enimmäisarvot.

3. Muut poliittiset kysymykset

Neuvosto vahvisti oikeusperustaksi liikennettä koskevan SEUT 91 artiklan 1 kohdan.

Neuvosto päätti selventää säännöstä, joka koskee käyttäjämaksujen vahvistamista perustuen infraruktuurin käytön keston. Neuvosto päätti, että 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. Neuvosto otti tässä huomioon Euroopan parlamentin tarkistuksen 73.

Neuvosto päätti, että kukin jäsenvaltio vastaa ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun määrän asettamisesta. Komissio oli ehdottanut, että jäsenvaltion nimeämän viranomaisen olisi asetettava tämä määrä. Euroopan parlamentin tarkistus 36 otettiin huomioon.

4. Muut Euroopan parlamentin hyväksymät tarkistukset

Muut tarkistukset, joita ei ole sisällytetty neuvoston kantaan:

- infrastruktuurimaksun määritelmä ja useamman kuin yhden jäsenvaltion yhdessä toteuttamien hankkeiden huomioon ottaminen (tarkistus 24),
- poistetaan jäsenvaltioiden mahdollisuus soveltaa vain vuosimaksuja kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröityihin ajoneuvoihin (tarkistus 31),
- kuljettajien mahdollisuus saada takaisin lisämaksut, jotka heiltä perittiin, kun heillä ei ollut ajoneuvossaan tarvittavia asiakirjoja (tarkistus 42),
- kehoitus Euroopan komissiolle antaa Euroopan parlamentille tiedoksi lausuntonsa siitä, ovatko jäsenvaltiot noudattaneet infrastruktuurimaksujen laskemista koskevia vaatimuksia (tarkistus 44),
- komission päätökset, joissa pyydetään jäsenvaltioita mukauttamaan ehdotettua ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua (tarkistus 47),
- jäsenvaltioiden yhteistyö yhteentoimivien sähköisten järjestelmien kehittämiseksi (tarkistus 51),
- tarve edistää tehokasta yhteentoimivaa eurooppalaista tietullijärjestelmää (tarkistus 53),
- kehoitus komissiolle seurata aikaperusteisten maksujärjestelmien asteittaista lakkauttamista (tarkistus 61),
- johdanto-osan kappaleet (tarkistukset 1–8, 10, 11, 14–24).

III PÄÄTELMÄT

Neuvosto on ottanut komission ehdotuksen ja Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn lausunnon täysimääräisesti huomioon kantansa laadinnassa. Euroopan parlamentin esittämien tarkistusten osalta neuvosto toteaa, että huomattava määrä niistä on jo joko asian puolesta, osin tai kokonaan sisällytetty neuvoston kantaan.

TILAUSHINNAT 2011 (ilman ALV:a, sisältää normaalit lähetyskulut)

Euroopan unionin virallinen lehti, L- ja C-sarjat, vain paperipainos	22 EU:n virallista kieltä	1 100 euroa/vuosi
Euroopan unionin virallinen lehti, L- ja C-sarjat, paperipainos, vuosittainen DVD	22 EU:n virallista kieltä	1 200 euroa/vuosi
Euroopan unionin virallinen lehti, L-sarja, vain paperipainos	22 EU:n virallista kieltä	770 euroa/vuosi
Euroopan unionin virallinen lehti, L- ja C-sarjat, kuukausittainen (kumulatiivinen) DVD	22 EU:n virallista kieltä	400 euroa/vuosi
Virallisen lehden täydennysosa (S-sarja), tarjouskilpailut ja julkiset hankinnat, DVD, ilmestyy kerran viikossa	Monikielinen: 23 EU:n virallista kieltä	300 euroa/vuosi
Euroopan unionin virallinen lehti, C-sarja – kilpailut	Kilpailua koskevilla kielillä	50 euroa/vuosi

Euroopan unionin virallisilla kielillä ilmestyvästä *Euroopan unionin virallisesta lehdestä* on tilattavissa 22 eri kieliversiota. Tilaus käsittää L-sarjan (Lainsäädäntö) ja C-sarjan (Tiedonannot ja ilmoitukset).

Jokainen kieliversio tilataan erikseen.

Virallisessa lehdessä L 156 18. kesäkuuta 2005 julkaistun neuvoston asetuksen (EY) N:o 920/2005 mukaan velvollisuus laatia kaikki säädökset iirin kielellä ja julkaista ne tällä kielellä ei väliaikaisesti sido Euroopan unionin toimielimiä, joten iirin kielellä julkaistavat viralliset lehdet ovat myynnissä erikseen.

Virallisen lehden täydennysosan (S-sarja – tarjouskilpailut ja julkiset hankinnat) tilaukseen sisältyvät kaikki 23 virallista kieliversiota yhdellä monikielisellä DVD-levyllä.

Euroopan unionin virallisen lehden tilaajat voivat pyynnöstä saada virallisen lehden liitteitä. Tilaajille ilmoitetaan liitteiden ilmestymisestä *Euroopan unionin viralliseen lehteen* sisältyvässä kohdassa ”Huomautus lukijalle”.

Myynti ja tilaukset

Maksulliset julkaisut, kuten *Euroopan unionin virallinen lehti*, ovat tilattavissa jälleenmyyjiltämme. Luettelo jälleenmyyjistä löytyy seuraavasta internet-osoitteesta:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_fi.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) on suora ja maksuton portti Euroopan unionin lainsäädäntöön. Sivustolla voi tarkastella *Euroopan unionin virallista lehteä* ja siellä ovat nähtävillä myös sopimukset, lainsäädäntö, oikeuskäytäntö ja lainsäädännön valmisteluasiakirjat.

Lisätietoja Euroopan unionista löytyy osoitteesta: <http://europa.eu>

